

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 254/2021

Sitzung vom 6. Oktober 2021

1120. Postulat (Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports)

Die Kantonsräte Christian Lucek, Dänikon, und Marc Bourgeois, Zürich, haben am 28. Juni 2021 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen aufzuzeigen, auf welchen Abschnitten im Kanton Zürich Busspuren für gekennzeichnete Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports frei gegeben werden können, welche Auflagen verordnet werden müssten und wie er beabsichtigt, eine solche Massnahme umzusetzen.

Begründung:

Der gewerbliche Personentransport ist zwar (wie gewisse Bahn- oder Busbetreiber) ein privates, letztlich aber ein öffentlich zugängliches Verkehrsangebot, das den öffentlichen Verkehr (im engeren Sinne) punktuell wirkungsvoll ergänzt und diesen damit attraktiver macht. Er stellt ein mögliches Bindeglied zwischen Haltestellen des ÖV und dem Zielort der Reisenden dar und ist damit Bestandteil von Mobilitätsketten des ÖV.

Einige wenige Busspuren sind heute für Taxis zur Benutzung signalisiert, die meisten Busspuren sind aber exklusiv für Busse reserviert und damit trotz hohem Flächenverbrauch stark unternutzt. Kundinnen und Kunden des gewerblichen Personentransports stehen so an vielen Orten im gleichen Stau wie der motorisierte Individualverkehr (MIV), müssen aber aufgrund der Wartezeiten mehr als nötig für die Fahrt bezahlen.

Diese Problematik beschränkt sich nicht nur auf die Stadt Zürich, sondern auf sämtliche Gebiete im Kanton Zürich. Es ist den Postulanten allerdings bewusst, dass sich nicht alle Busspuren zur Freigabe für Fahrzeuge des gewerblichen Personenverkehrs eignen, da diese Spuren teilweise in die Verkehrssteuerungsanlagen integriert sind.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Christian Lucek, Dänikon, und Marc Bourgeois, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich ist die Benützung von Bus-Streifen oder Busspuren, wie sie im Postulat genannt werden, den Bussen im öffentlichen Linienverkehr gemäss Art. 74b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) vorbehalten und dürfen nur in entsprechend markierten oder signalisierten Ausnahmefällen von anderen Fahrzeugen benutzt werden. Im Rahmen dieser Ausnahmen ist die Mitbenützung von Bus-Streifen durch Taxis schon heute möglich. Die mit dem Postulat verlangte allgemeine Freigabe von Busspuren für sämtlichen gewerblichen Personentransport würde dieser bundesrechtlichen Bestimmung zuwiderlaufen.

Weiter ist unklar, was unter den Begriff «gewerblicher Personentransport» fällt. Neben Taxis, die im Postulat ausdrücklich aufgeführt werden, können z. B. auch Reisecars, Fahrdienste von Uber, Limousinenservices und Schulbusse dem Begriff zugeordnet werden. Vom Postulat nicht erfasst sind nicht gewerbliche Personentransporte, wie z. B. der Fahrdienst des Roten Kreuzes oder der Verein TIXI Zürich, ein Fahrdienst für Menschen mit Behinderung. Eine Ungleichbehandlung von gewerblichen und gemeinnützigen Personentransporten lässt sich hier nicht rechtfertigen. Überdies ist auch nicht klar, wie neben den Taxis, die durch eine «Taxilampe» gekennzeichnet sind, weitere Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports äußerlich zu kennzeichnen wären, damit erkennbar wäre, ob sie die Busspuren mitbenützen dürften. Ohne äußerliche Unterscheidbarkeit von berechtigten und nicht berechtigten Fahrzeugen würde das Risiko der unrechtmässigen Benützung der Busspuren erhöht, was dazu führen würde, dass die Busse auf den Busspuren behindert würden.

Wie die Postulanten selbst anerkennen, würde eine allgemeine Öffnung der Busspuren auch zu Problemen mit den Verkehrssteuerungsanlagen führen. Busspuren sind meist mit einer Anmeldemöglichkeit ausgestattet, über die in den Ablauf der Lichtsignalsteuerung eingegriffen und dem Bus eine verzögerungsfreie Fahrt gewährt wird. Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports verfügen nicht über die entsprechende technische Ausrüstung wie die Busse. Folglich müssten jeweils am Ende der Busspuren besondere Vorkehrungen getroffen werden, damit sich die Fahrzeuge wieder in den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs eingliedern könnten.

Eine allgemeine Freigabe von Busspuren widerspricht zudem dem Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018). Gemäss dessen Ziel 2.2 wird eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen angestrebt. Bei stark frequentierten Buslinien in den urbanen Räumen soll daher eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit und Fahrplanstabilität mittels Eigentrassierung und Busbevorzugungsanlagen erreicht werden. Eigentrassierungen werden in der Regel mittels Busspuren umgesetzt.

In den «Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» für die Jahre 2022–2025 (ZVV-Strategie, Vorlage 5558b) hat der Kantonsrat am 10. Februar 2020 beschlossen, dass im Busnetz eine hohe Zuverlässigkeit, ausreichende Kapazitäten und ein attraktives Angebot anzustreben seien. Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und der behinderungsfreien Fahrt der Busse sei mit Nachdruck zu verfolgen. Wo notwendig, seien entsprechende Massnahmen zur Busbevorzugung zu ergreifen. Die Busspuren und die Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen sind die grundsätzlichen Massnahmen zur Erreichung der zentralen Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs – namentlich Pünktlichkeit und Anschluss sicherheit.

Aus den genannten Gründen sind Busspuren nicht allgemein für Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports freizugeben, weshalb der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragt, das Postulat KR-Nr. 254/2021 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli