

INTERPELLATION VON RUDOLF BALSIGER UND LEO GRANZIOL

BETREFFEND BUSSPUREN FÜR TAXIS  
(VORLAGE NR.1410.1 - 11953)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 13. MÄRZ 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. Februar 2006 haben Rudolf Balsiger und Leo Granzio, beide Zug, sowie fünf Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner eine Interpellation zur Mitbenützung von Busspuren durch Taxis eingereicht (Vorlage Nr. 1410.1 - 11953). Nach Auffassung der Interpellanten verursachen die regelmässigen Verkehrsstaus auf den Zuger Hauptverkehrsachsen hohe Kosten und Ärger für den motorisierten Individual- und Berufsverkehr. Auch leide das Taxigewerbe und dessen Benutzerinnen und Benutzer unter den durch Stau bedingten Verzögerungen und unter dem Ausfall von Taxifahrten. Taxis erfüllten auch Aufgaben im direkten öffentlichen Interesse, beispielsweise mit Schulfahrten für behinderte Kinder. Bei guter Auslastung würden sie mithelfen, die Anzahl Fahrten des privaten Individualverkehrs zu reduzieren und den Suchverkehr nach Parkplätzen zu vermindern. Durch die herrschenden Verkehrsstaus könnten sie aber beispielsweise oft weder Anschlusszeiten an Züge noch das zeitgerechte Heranführen der Kinder in die Schule garantieren, noch hätten sie einen Vorteil zum Privatauto. Die Freigabe von Busspuren für Taxis würde diese Probleme lösen und Taxifahrten gegenüber der Benutzung des eigenen Autos attraktiver machen. Was in anderen Städten funktioniert, scheint aber bis heute in Zug nicht möglich zu sein. Die Interpellantinnen und Interpellanten bitten den Regierungsrat, eine solche Verbesserung zu prüfen und insbesondere folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, die Busspuren wie in anderen Städten teilweise oder vollständig für Taxis freizugeben?
2. Ist der Regierungsrat bereit, allfällige Hindernisse für die Öffnung für Taxis freizugeben? Falls nein, wie rechtfertigen sich die diesbezüglichen Unterschiede in den verschiedenen Kantonen?

Der Kantonsrat überwies die Interpellation am 23. Februar 2006 dem Regierungsrat zur schriftlichen Beantwortung. Der Regierungsrat nimmt dazu im Folgenden Stellung, wobei er die Interpellationsantwort wie folgt gliedert:

1. Vorbemerkungen
2. Rechtslage
3. Benützung von Busspuren durch Taxis in anderen Städten (Auswahl)
4. Verschiedene Aspekte der Situation im Kanton Zug
5. Beantwortung der Fragen der Interpellanten und Aufzeigen einer Lösungsmöglichkeit
6. Antrag

### **1. Vorbemerkungen**

Der Regierungsrat weiss, dass die Beantwortung dieser Interpellation verspätet erfolgt. Verschiedene grosse und komplexe Vorhaben zwangen die in dieser Sache federführende Sicherheitsdirektion, Prioritäten zu setzen und anderen Arbeiten den Vorzug zu geben. Der Regierungsrat bedauert die vorliegende nicht fristgerechte Beantwortung der Interpellation und entschuldigt sich dafür.

Bevor die Fragen der Interpellanten beantwortet werden, sind zum besseren Verständnis der Thematik einige allgemeine Bemerkungen angezeigt.

## 2. Rechtslage

Auf Bundesebene ist die Rechtsgrundlage für Taxis auf Busspuren<sup>1</sup> vorhanden. Artikel 74 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) lautet wie folgt:

<sup>4</sup> Bus-Streifen, die durch ununterbrochene oder unterbrochene gelbe Linien und durch die gelbe Aufschrift "BUS" gekennzeichnet sind (6.08), dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr und gegebenenfalls von Strassenbahnen benützt werden; vorbehalten bleiben markierte oder signalisierte Ausnahmen. Andere Fahrzeuge dürfen Bus-Streifen nicht benützen, sie jedoch nötigenfalls (z.B. zum Abbiegen) überqueren, wenn sie durch gelbe, unterbrochene Linien abgegrenzt sind.

Der Gesetzgeber ermöglicht somit ausser dem öffentlichen Verkehr ausnahmsweise auch anderen Strassenbenützerinnen und -benützern das Befahren der Busspur. Als Ausnahmen gelten etwa Taxis oder Fahrräder. Diese Ausnahmen sind mit Zusatztafeln besonders zu signalisieren bzw. zu markieren durch die Aufschrift auf der Busspur "TAXI" oder durch das Symbol "Fahrrad" (Ziff. 5.31 im Anhang 2 zur SSV). Die auf der Busspur zugelassenen Fahrzeuge geniessen - ausser dem Anspruch auf ausschliessliche Benützung - keine Vorrechte. Insbesondere haben die Busspuren keine Auswirkungen auf das Vortrittsrecht; es gelten die allgemeinen Regeln.

Im Kanton Zug sind die Busspuren ausschliesslich für die Busse des öffentlichen Verkehrs reserviert. Fahrzeuge der Polizei, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr, also so genannte Notfallfahrzeuge, benützen auf dringlichen Dienstfahrten (Art. 100 Ziff. 4 SVG) die Individualspur, ausgenommen bei der Busspur in Mittellage auf der Chamerstrasse, weil sich hier der motorisierte Individualverkehr auf der rechten Fahrspur bewegt.

## 3. Benützung von Busspuren durch Taxis in anderen Städten (Auswahl)

In verschiedenen Städten anderer Kantone sind ebenfalls Busspuren markiert. Die Zuger Polizei hat sich bei diversen kantonalen und städtischen Polizeikörpern der

---

<sup>1</sup> Der Gesetzgeber spricht nicht von Busspuren, sondern von Bus-Streifen (Art. 34 Abs. 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21). Der inhaltlich identische Begriff "Busspuren" ist jedoch im Alltag gebräuchlicher, weshalb auch die Interpellationsantwort vorwiegend den Begriff "Busspur" verwendet.

Deutschschweiz nach der Möglichkeit der Benützung von Busspuren durch Taxis erkundigt (Stand: Ende März 2006). Diese Umfrage ergab stichwortartig Folgendes:

In den Kantonen Zürich (ausser der Stadt Zürich), Graubünden (ausser Chur), Solothurn (einschliesslich der Stadt Solothurn) und Schaffhausen (einschliesslich der Stadt Schaffhausen) dürfen Taxis die Busspuren nicht mitbenützen, dies teils aus betrieblichen (Lichtsignalanlagen mit kombinierter Bus- und Individualspur), teils aus Sicherheitsgründen. In der Stadt Zürich sind von den rund 30 km Busstreifen etwa 4,5 km auch für Taxis freigegeben. Dies soll sich dem Vernehmen nach als weitgehend unproblematisch erwiesen haben, was auf die restriktiven Benützungsbedingungen und auf die sorgfältig beschränkte Streckenwahl zurückzuführen sein soll. In der Stadt Luzern dürfen Taxis zwei Abschnitte der dortigen Busspuren mitbenützen. Beide Abschnitte weisen keine Lichtsignale auf. In der Stadt Bern schliesslich, um ein drittes Beispiel zu nennen, hat die Mitbenützung der Busspuren durch Taxis bis anhin dank klarer Absprachen zwischen der Planung, dem öffentlichen Verkehr und den Taxi-Unternehmen zu keinen Problemen geführt.

Aufgrund dieser - allerdings nicht abschliessenden - Auswahl von Städten, in denen Busspuren bestehen, kann gesagt werden, dass deren Öffnung für Taxis zu keinen grösseren Problemen geführt hat. Allerdings lässt dies keine generellen Rückschlüsse auf die Situation im Kanton Zug zu, weil hier eher kleinstädtische oder sogar ländliche Verhältnisse vorliegen, die mit grossstädtischen Gegebenheiten kaum vergleichbar sind.

#### **4. Verschiedene Aspekte der Situation im Kanton Zug**

Jene Fahrbahnen im Kanton Zug, die derzeit zusätzlich mit einer Busspur versehen sind, liegen nur zu einem kleinen Teil im Zuständigkeitsbereich des Kantons. Es sind dies nämlich nur die beiden Teilstücke der Zugerstrasse von der Kreuzung Alpenblick bis zur Stadtgrenze (Gemeindegebiet Cham) mit einer Länge von rund 200 m, und der Kantonsstrasse F vom Einkaufszentrum Zugerland bis zum Kreisel Grindel (Gemeindegebiet Steinhausen) mit einer Länge von rund 90 m. Der grösste Teil der Busspuren fällt somit gestützt auf § 19 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977 (BGS 751.21) in den Zuständigkeitsbereich des Stadtrats von Zug.

a. Die neuesten bei der ZVB eingesetzten EDV- und Kommunikationssysteme (Betriebsleitreechner, Datenfunk, Bordrechner, GPS-Überwachung) ermöglichen unter anderem, dass sämtliche Busse online und sekundengenau überwacht und disponiert werden können. Verspätungsherde werden rasch erkannt. Dank diesen Informationen können Massnahmen zur Fahrplanstabilität generiert werden. Bisher haben die Busse die Lichtsignale für ihre Vorfahrt selbst angesteuert. Bei neuen Anlagen ist es künftig möglich, diese direkt vom zentralen Betriebsleitsystem aus anzusteuern.

Die Busspuren im Kanton Zug enden oder beginnen häufig mit einem gesteuerten Lichtsignal (Alpenblick – Kollermühle, Steinhauserstrasse, Guthirt – Kistenfabrik, St. Martin – Neufeld, Stadtgrenze – Metalli). Um die sichere und hindernisfreie Ausfahrt bei einer Busspur zu ermöglichen, ist eine technische Ausrüstung der Fahrzeuge zwingend notwendig, welche bei Taxis fehlt.

Die Stauproblematik stellt sich für Taxis vor allem auf den Einfallsachsen zur und von der Stadt Zug (Baarerstrasse, Chamerstrasse). Derzeit steuern Busse auf den beiden Einfallsachsen von Cham und von Baar nach Zug 13 Lichtsignalanlagen an. Würden auch Taxis mit Steuerungsgeräten ausgerüstet und könnten sich damit an den wichtigsten Knoten im kantonalen Strassennetz freie Fahrt verschaffen, müsste damit gerechnet werden, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten sinkt mit der Konsequenz, dass damit alle anderen Verkehrsteilnehmenden noch längere Wartezeiten in Kauf zu nehmen hätten. Je mehr Fahrzeuge sich nämlich direkt in die Steuerung einer Lichtsignalanlage einschalten können, desto niedriger wird die Leistungsfähigkeit des mit einer Lichtsignalanlage gesteuerten Knotens für den übrigen Verkehr. Mit Steuerungsgeräten ausgestattete Taxis auf der Busspur greifen nämlich mit jeder Fahrt in den Ablauf der Lichtsignalsteuerung ein und lösen für sich freie Fahrt aus, dies zu Lasten des übrigen Strassenverkehrs. Angesichts des stetig wachsenden Individualverkehrs beeinträchtigte auch dies die Bestrebungen nach einem funktionierenden Strassennetz erheblich. Kommt dazu, dass die Steuerungsgeräte in den Bussen nach Linien programmiert sind, was bei Taxis nicht möglich wäre. Eine solche Steuerung für Taxis lehnt der Regierungsrat ab.

b. Die meisten Busspuren weisen Haltestellen ohne Busbucht auf. Taxis auf Busspuren müssten somit hinter einem anhaltenden Bus ebenfalls warten. Gefährlich würde es für ausgestiegene Fahrgäste dann, wenn Taxis einen haltenden Bus an der

Fahrbahnhaltestelle überholen oder (verbotenerweise) von der Busspur über die ausgezogene Sicherheitslinie in den Strassenverkehr zurückwechseln würden.

c. Wenn die Busspur in einer Haltestelle endet (z.B. Gubelstrasse - Aabachstrasse), haben die Busse im öffentlichen Verkehr Vortritt gegenüber den übrigen Strassenbenützenden (Art. 17 Abs. 5 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, VRV, SR 741.11). Taxis auf einer solchen Busspur sind hingegen vortrittsbelastet und sind bei der Wegfahrt aus der Haltestelle auf den Goodwill der übrigen Verkehrsteilnehmenden angewiesen.

d. Befindet sich schliesslich eine einzige Busspur in Mittellage und wird sie zu unterschiedlichen Zeit in beiden Fahrrichtungen benützt, wie dies heute beispielsweise auf der Chamerstrasse der Fall ist, wäre die Mitbenützung der Busspur vor allem für auswärtige oder unerfahrene Taxilenkende problematisch und risikobehaftet. Wer demgegenüber hier einen Bus des öffentlichen Verkehrs lenkt, wird für das Befahren von Busspuren eigens geschult.

e. Zwar hätte die Mitbenützung der Busspuren durch Taxis beim öffentlichen Verkehr grundsätzlich keine technischen oder organisatorischen Änderungen zur Folge, weder an den Fahrzeugen selbst noch in der Betriebszentrale der ZVB. Sollten Taxis auf den Zuger Busspuren zugelassen werden, würde dies jedoch dazu führen, dass verschiedene Knotenpunkte womöglich baulich neu gestaltet bzw. die Lichtsignalanlagen neu programmiert werden müssten. Auch könnte die Verkehrsführung nicht wie bisher weitergeführt werden. Abgesehen von der bereits erwähnten Verringerung der Leistungsfähigkeit der Knoten könnte dies erhebliche Kosten nach sich ziehen.

f. Für die attraktive Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr stehen an den Bahnhöfen zentrale Taxistandplätze zur Verfügung. Die öV-Kundinnen und -Kunden schätzen Taxis als ergänzendes Dienstleistungsangebot, das am Bahnhof auf kurzem Weg erreichbar ist. Die meisten Reisenden können jedoch die genaue Reisezeit im Taxi (mit oder ohne Busspur) nicht abschätzen und werden sich deshalb auch weiterhin für oder gegen das Taxi entscheiden. Eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Taxi ist auch mit der Benutzung von Busspuren nicht zwingend.

g. Da Taxis keinen Versorgungsauftrag der öffentlichen Hand haben und auch nicht den besonderen Bestimmungen der konzessionierten Transportunternehmungen (z.B. Fahrplan- und Transportpflicht, Haftungsregelungen) unterstehen, ist eine Gleichbehandlung mit dem konzessionierten Verkehr nicht zwingend. In den Fällen, in denen Taxis im Auftrag der öffentlichen Hand Fahrten ausführen (Schülertransporte, Nachtangebote), sind kaum Staus auf den Zuger Strassen vorhanden.

h. Die Öffnung von Busspuren für Taxis könnte Forderungen weiterer Verkehrsteilnehmenden mit ähnlichen Argumenten (Busse ausserhalb des Linienverkehrs, Park und Ride-Autos, Tixi-Taxis, CarPooling, Express-Postdienste etc.) nach sich ziehen. Zahlreiche Dienstleisterinnen und Dienstleister erbringen ihr Angebot ebenfalls im Zusammenhang mit öV-Leistungen oder im öffentlichen Auftrag und leiden ebenfalls unter den Staufolgen; daher könnten auch diese Unternehmungen eine Öffnung der Busspuren verlangen. Dies würde aber den öffentlichen Verkehr massiv behindern. Die bisher getätigten grossen Investitionen für die Schaffung von Busspuren würden dadurch ihren Zweck verfehlen.

## **5. Beantwortung der Fragen der Interpellanten und Aufzeigen einer Lösungsmöglichkeit**

*Frage 1: Ist der Regierungsrat bereit, die Busspuren wie in anderen Städten teilweise oder vollständig für Taxis freizugeben?*

*Frage 2: Ist der Regierungsrat bereit, allfällige Hindernisse für die Öffnung für Taxis freizugeben? Falls nein, wie rechtfertigen sich die disbezüglichen Unterschiede in den verschiedenen Kantonen?*

### **Antwort:**

Ohne einschlägige Erfahrungen lassen sich mögliche Auswirkungen, die in unserem kleinräumigen System von der Benützung der Busspuren durch Taxis ausgehen, nicht beurteilen. Wie die Umfrageergebnisse in anderen Städten zeigen, kommen dort unterschiedliche Systeme zum Einsatz, welche jeweils den örtlichen Begebenheiten angepasst sind.

Der Regierungsrat hat sich eingehend mit der Frage auseinandergesetzt, ob es nicht eine Lösung gibt, um Taxis die Mitbenützung von - zumindest - einzelnen Busspuren zu ermöglichen. Raumplanerisch macht es trotz diversen Bedenken durchaus Sinn,

den heute ohnehin schon beschränkten Strassenraum haushälterisch zu nutzen. Weitere Argumente für eine solche Lösung: Wirtschaftliche Aspekte (Taxiunternehmen sind KMU's, welche mit einem Piloten gestärkt werden können), "Halböffentlicher Verkehr" (Taxis sind Fortbewegungsmittel zwischen privatem und öffentlichem Verkehr), Mehrfachnutzung (zusätzliche Nutzung dieses Raumes), kostenintensive Investition besser nutzen (ins Netz wurden Millionen Franken investiert) etc.. Busspuren verfügen je nach dem zeitweise über freie Kapazitäten. Wenn dadurch der Fluss des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, wäre es durchaus denkbar, diesen Strassenraum zu nutzen. Dabei gilt es jedoch, eine sowohl dem motorisierten öffentlichen wie auch dem motorisierten Individualverkehr dienliche und verhältnismässige Lösung zu finden.

Am ehesten und mit vermutlich geringem Aufwand vorstellbar wäre hier etwa die Mitbenützung von Busspuren durch Taxis dort, wo die Busspur kurz vor einer Lichtsignalanlage oder einem Kreislauf endet und der motorisierte Individualverkehr zu einem Spurwechsel gezwungen wird (z.B. Chamerstrasse - Letzistrasse stadtauswärts, General-Guisan-Strasse - Allmendstrasse, Chamerstrasse - Steinhauserstrasse stadteinwärts). Hier hätten Bus und die auf der Busspur verkehrenden Taxis den Vortritt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Konkrete Erfahrungen bei der Mitbenützung der Busspur durch Taxis auf solchen Strecken liegen aber auch hier nicht vor.

### **Weiteres Vorgehen:**

Phase I (Abklärungen zur Durchführung eines Versuchs)

Der Regierungsrat erachtet es für angezeigt zu prüfen, ob ein zeitlich befristeter Versuch durchgeführt werden sollte. Dieser müsste ohne aufwändige technische und bauliche Massnahmen, sondern nur durch Umsignalisationen, möglich sein und durch ein Projektteam unter der Federführung der Sicherheitsdirektion und bestehend aus Expertinnen und Experten vorbereitet, begleitet und ausgewertet werden. Im Rahmen dieses Versuchs wäre abzuklären, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen Taxis die Busspur sollen benützen können, ob nur auf eigentlichen Taxi- oder auch auf Leerfahrten. Es sollen nur gewerbliche Taxis Busspuren benützen können, nicht aber auch andere Fahrzeuge wie CarPooling-Fahrzeuge, Tixi-Taxis oder Express-Postdienste. Der Versuch dient schliesslich auch dazu abzuklären, ob die Mitbenützung einzelner Busspuren dem (hiesigen) Taxigewerbe einen messbaren zeitlichen Vorteil verschafft.

## Phase II (Allenfalls Versuch)

Gelangt das Projektteam zum Schluss, dass es auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit vertretbar ist, bestimmte Busspuren für Taxis zu öffnen, wird ein zweijähriger begleiteter Versuch gestartet.

Sollten bestimmte Busspuren für Taxis freigegeben werden, müsste die Möglichkeit bestehen, diese Freigabe im Interesse übergeordneter Interessen für einen leistungsfähigen öffentlichen Busverkehr - selbst während der Versuchsphase - kurzfristig wieder rückgängig zu machen, sobald die Busse des öffentlichen Verkehrs mit dichteren Takten fahren und zur Aufrechterhaltung der Pünktlichkeit darauf angewiesen sind, die Busspuren allein zu benützen.

### **Fazit:**

Das Projekt ist angesichts der zahlreichen Argumente, die auf den ersten Blick gegen eine Mitbenützung der Busspuren durch Taxis sprechen, anspruchsvoll und ambitiös. Der Regierungsrat vertritt jedoch die Auffassung, dass es sinnvoll ist, die Frage der Benützung der Busspur durch Taxis trotzdem eingehend und umfassend zu prüfen und, wenn immer möglich, das Anliegen der Interpellierenden in der Praxis zu erproben.

## **6. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 13. März 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Behandlung dieser Interpellation kostete Fr. 8'400.--

300/mb