

Sitzung vom 12. Dezember 2018

1213. Anfrage (Koordinierte Mobilität in ländlichen Regionen dank intelligenter Nutzung von Synergien)

Kantonsrätin Theres Agosti Monn, Turbenthal, sowie die Kantonsräte Christoph Ziegler, Elgg, und Felix Hoesch, Zürich, haben am 1. Oktober 2018 folgende Anfrage eingereicht:

In ländlichen Regionen des Kantons Zürich ist der öffentliche Verkehr oft wenig ausgebaut. So fahren in einigen Gebieten die Busse nur alle zwei Stunden. Wir erleben aber auch Situationen in denen gleichzeitig Postauto und Schulbusse in Aussenwachten halten. So fuhren kürzlich in einem Dorf, das im Zweistundentakt mit Postauto bedient wird, ein Postauto und zwei Schulbusse in die gleiche Richtung los um den Personentransport von Kindern und Erwachsenen zu gewährleisten.

Ein Nebeneinander von kommunalen und kantonalen Transporten ist volkswirtschaftlich teuer und oekologisch unverantwortlich. Ausserdem besteht ein gesellschaftliches Interesse, dass Kinder angeleitet werden öffentliche Verkehrsmittel zu benützen und lernen ihren Schulweg zumindest teilweise alleine zu bewältigen.

Im Gesamtverkehrskonzept setzt sich der Regierungsrat auf Seite 36 die folgenden Ziele:

- 4.1 Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe
- 4.2. Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs

Darum bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Kennt der Regierungsrat den Aufwand um die kantonalen und kommunalen öffentlichen Personentransporte zu gewährleisten?
- 2. In der Westschweiz und im Tessin gelingt es, dass PostAuto gleichzeitig mit dem kantonalen Verkehrsangebot sämtliche Schülertransporte gewährleistet. Kennt der Regierungsrat Vergleichszahlen?
- 3. Welche zukünftigen technologischen Mittel zeichnen sich ab, um die verschiedenen Transportmittel zu koordinieren?
- 4. Kann so der Service für Schülerinnen und Schüler und mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden?
- 5. Und kann so der Energieverbrauch aller Fahrten reduziert werden?
- 6. Sieht der Regierungsrat in der Koordination von Busfahrten eine Möglichkeit die Ziele im Gesamtverkehrskonzept zu erreichen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Theres Agosti Monn, Turbenthal, Christoph Ziegler, Elgg, und Felix Hoesch, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Kanton Zürich besteht keine Unterscheidung in kantonalen und kommunalen öffentlichen Verkehr. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist für den öffentlichen Verkehr auf dem gesamten Kantonsgebiet zuständig und sorgt gemäss seinem gesetzlichen Auftrag für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur (§ 11 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, LS 740.1). Dementsprechend findet eine kantonsweite Koordination des gesamten öffentlichen Verkehrs, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse (Einbezug von Gemeinden, Regionalen Verkehrskonferenzen und Verkehrsunternehmen) statt. Diese Koordination erfolgt sowohl auf der planerischen als auch auf der betrieblichen Ebene, wobei im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Angebots auch Möglichkeiten zum Einsatz neuer Technologien und die Nutzung von potenziellen Synergien einen wesentlichen Aspekt bilden.

Die Bündelung von Fahrgastströmen und die Abdeckung möglichst vieler Transportbedürfnisse mit dem regulären Linienverkehr sind dabei sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht sinnvoll. Dies schliesst auch den Schülerverkehr mit ein. Schülerinnen und Schüler im Kanton Zürich sollen ihren Schulweg wenn immer möglich mit den regulären Linien des öffentlichen Verkehrs zurücklegen. Dies ist dank der nahezu vollständigen Erschliessung des Kantonsgebietes in aller Regel möglich. Wenn die Fahrzeuge des regulären Linienverkehrs nicht über genügend Kapazität verfügen, um alle Schülerinnen und Schüler aufzunehmen, wird im Rahmen des ZVV-Angebots ein Zusatzfahrzeug bereitgestellt, dessen Fahrplan auf die Schulzeiten abgestimmt werden kann.

Der Schülerverkehr lässt sich aber wegen seiner spezifischen, oftmals auch unregelmässig (nur einmal pro Woche, nur während eines Semesters usw.) auftretenden Bedürfnisse nicht immer vollumfänglich über den regulären Linienverkehr abdecken. In diesen Fällen haben die (Schul-)Gemeinden die Möglichkeit, zusätzliche Fahrten zu bestellen. Zu denken ist beispielsweise an Fahrten, um die Schülerinnen und Schüler in kurzen Mittagspausen ohne Wartezeit nach Hause und wieder zurück zur Schule zu bringen oder um sie für den Sportunterricht zur nächstgelegenen Sportanlage zu transportieren. Die entsprechenden Zusatzangebote werden in der Regel als Extrafahrten bei den Verkehrsunter-

nehmen des ZVV oder bei privaten Transportanbietern bestellt, sind nicht im Fahrplan publiziert und stehen ausschliesslich den Schülerinnen und Schülern offen. Dies ist sinnvoll, weil die Schulen dadurch frei sind, das Angebot auch während des Fahrplanjahrs anzupassen oder wegzulassen.

Der Aufwand des ZVV für die Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton belief sich 2017 auf knapp 986 Mio. Franken. Die daraus resultierende Kostenunterdeckung zulasten der öffentlichen Hand betrug rund 328 Mio. Franken. Der Aufwand, der den (Schul-)Gemeinden durch Zusatzangebote für Schülertransporte entsteht, ist dem Regierungsrat nicht bekannt.

Zu Frage 2:

Dem Regierungsrat sind keine Zahlen betreffend Schülertransporte im Kanton Tessin oder in der Westschweiz bekannt. Im Kanton Tessin absolvieren die Schülerinnen und Schüler den Schulweg ebenfalls in erster Linie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wo dies nicht möglich ist, organisieren die Gemeinden oder der Kanton Spezialtransporte. Im Zuständigkeitsbereich des Kantons (Mittelschulen) bestellt das Erziehungsdepartement die Spezialtransporte nach Submissionsrecht oder im Auftragsverkehr bei PostAuto. Somit werden auch im Kanton Tessin nicht sämtliche Schülertransporte durch das reguläre Verkehrsangebot abgedeckt.

Zu Fragen 3-5:

Die Koordination sämtlicher Transportmittel und Bedürfnisse im öffentlichen Verkehr wird im Kanton Zürich bereits heute durch den ZVV gewährleistet. Hierbei kommen auch neue Technologien zum Einsatz, soweit dies der Erreichung der wirtschaftlichen und ökologischen Zielsetzungen des ZVV bzw. des Kantons dienlich ist. Inwiefern künftig zur Verfügung stehende Technologien die Koordinationsarbeit des ZVV allenfalls zusätzlich erleichtern, lässt sich aus heutiger Sicht schwer einschätzen.

Eine Zukunftsvision ist die Einführung von «On-Demand-Angeboten» (Bereitstellung von individuell bestellbaren, gemeinsam mit anderen Fahrgästen genutzten Fahrleistungen) beruhend auf vollständig autonomen Fahrzeugen. Die Marktreife wie auch die rechtliche Zulassung vollständig autonomer Fahrzeuge liegt jedoch derzeit noch in weiter Ferne. Dementsprechend ist auch der mögliche Zusatznutzen solcher Angebote für den Schülerverkehr oder für mobilitätseingeschränkte Personen aus heutiger Perspektive ungewiss. Den Bedürfnissen des Schülerverkehrs wird jedoch bereits heute bestmöglich Rechnung getragen (vgl. Ausführungen bei der Beantwortung der Frage 1) und die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität mit dem öffentlichen Ver-

kehr ist ebenfalls weitestgehend möglich. Letzteres wird im Rahmen der bis Ende 2023 laufenden Umsetzung der Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) sichergestellt, wobei neben baulichen Massnahmen auch der Einsatz geeigneter Technologien (beispielsweise in der Fahrgastinformation) eine wichtige Rolle spielt. Im Bereich der Energieeffizienz stehen in erster Linie neue Fahrzeugtechnologien wie Hybrid- oder Elektrobusse im Vordergrund, die im ZVV zunehmend zum Einsatz kommen.

Zu Frage 6:

Der ZVV sorgt im Kanton Zürich bereits heute für ein gut koordiniertes Verkehrsangebot. Der wirksame Hebel zur Erreichung der genannten Ziele des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) liegt daher derzeit in erster Linie im gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der von der Raumplanung gewünschten Entwicklung sowie im Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien.

Die in der Anfrage genannten Ziele 4.1 und 4.2 des GVK sind Teil einer Gesamtstrategie. Die Ziele des GVK sind nicht darauf ausgelegt, durch einzelne Verkehrsträger erreicht zu werden. Dies bedingt zum einen ein Zusammenwirken aller Verkehrsträger und zum anderen die Abstimmung der Entwicklung der Verkehrsträger auf die gewünschte Siedlungsentwicklung. Die Ziele «Vermindern der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe» sowie «Vermindern der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs» sind wichtige Anliegen des Regierungsrates, weshalb sechs Strategien im GVK unter anderem darauf ausgelegt sind, diese Ziele zu erreichen. Das Monitoring geschieht durch die Volkswirtschaftsdirektion, die dem Regierungsrat bei massgeblichen Entwicklungen Bericht erstattet.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli