

Sitzung vom 2. April 2014

**416. Anfrage (Mangelnde Grundversorgung im öffentlichen
Personenverkehr – Der ZVV im Sparkorsett)**

Die Kantonsräte Marcel Burlet, Regensdorf, sowie Roland Munz und Benedikt Gschwind, Zürich, haben am 27. Januar 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Laut Angebotsverordnung (LS 740.3) haben alle zusammenhängenden, überbauten Siedlungsgebiete des Kantons mit mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen Anspruch auf eine Grundversorgung durch den öffentlichen Personenverkehr (§ 4 Angebotsverordnung). Das Mindestangebot umfasst 12 Kurspaare pro Tag (§ 11 Angebotsverordnung).

Mehrere Gemeinden stellten in der Vergangenheit wiederholt Anträge zur Einführung oder Ausdehnung des öffentlichen Personenverkehrs auf ihrem Gemeindegebiet – zuletzt im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens 2014/15. Viele dieser Anträge scheiterten an der Finanzierbarkeit, obschon die Gemeinden 50% der Kosten dafür tragen würden (§ 26 PVG, LS 740.1). Vonseiten der SBB- und ZVV-Vertretungen an den regionalen Verkehrskonferenzen hiess es jeweils, es sei kein Geld für die Finanzierung vorhanden.

Von Interesse ist hier die Frage, ob auch Anträge abgelehnt wurden, die laut Angebotsverordnung gar nicht hätten abgelehnt werden dürfen, oder – anders formuliert – ob die finanziellen Mittel des Zürcher Verkehrsverbundes ausreichen, um die rechtlich verankerte Erschliessungspflicht zu erfüllen. Tatsache ist, dass der Regierungsrat für den Rahmenkredit 60,4 Mio. Franken oder 7,6% weniger Mittel für den ZVV gegenüber der zweijährigen Vorjahresperiode beantragt hatte.

Deshalb ersuchen wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten.

1. Wie viele Anträge von Gemeinden wurden im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2014/15 aufgrund mangelnder Finanzierbarkeit abgelehnt?
2. In welchen dicht besiedelten Gebieten im Kanton Zürich konnten aus Kostengründen neue Angebote nicht realisiert werden.

3. Wie viele dieser abgelehnten Anträge dienten dazu, die nach § 4 ausstehende Erschliessung oder die nach § 11 mangelnde Erschliessung der Angebotsverordnung zu verbessern?
4. Wie viele zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen gibt es im Kanton, die keine oder eine ungenügende Erschliessung aufweisen?
5. Wo befindet sich jedes einzelne dieser Gebiete (Ortsbezeichnung)?
6. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um dort ein Angebot einzuführen bzw. das bestehende Angebot auf mind. 12 Kurspaare pro Tag zu erhöhen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, sowie Roland Munz und Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Mit Beschluss vom 14. Februar 2011 hat der Kantonsrat die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr verabschiedet (Vorlage 4718a). Für die Fahrplanjahre 2012–2016, die auch die Fahrplanperiode 2014/2015 umfassen, wird laut den Zielsetzungen des Kantonsrates das Angebot dort angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Im dazugehörigen Strategiebericht 2012–2016 wurde dazu ausgeführt, dass die Neuererschliessung bisher nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossener Gebiete aufgrund der zu erwartenden schlechten Wirtschaftlichkeit nicht im Vordergrund steht. Demzufolge war die Beseitigung von Erschliessungslücken im Fahrplanverfahren 2014/2015 keine Stossrichtung.

Das Fahrplanverfahren 2014/2015 wurde nach den Grundsätzen der Fahrplanverfahrensverordnung (FVV; LS 740.35) und im Sinne der Grundsätze des Kantonsrates abgewickelt. Laut FVV können Gemeinden, regionale Planungsverbände und Regionale Verkehrskonferenzen (RVK) Begehren, die im Fahrplanverfahren berücksichtigt werden sollen, einreichen. Während des Fahrplanverfahrens werden die Gemeinden immer wieder durch das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen direkt in die Planung einbezogen.

Im Fahrplanverfahren 2014/2015 wurden knapp 400 Begehren eingereicht. Die Beurteilung der Begehren erfolgte nach den in den Grundsätzen festgehaltenen Zielen und Erwägungen sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. 94 Begehren konnten erfüllt werden. Bei den nicht erfüllten Begehren wurden 90% zurückgezogen oder im Einverständnis mit den Begehrenstellern nicht umgesetzt.

Lediglich drei der knapp 400 Begehren forderten die Beseitigung einer Erschliessungslücke. Zwei dieser drei Begehren bezogen sich auf Gebiete mit weniger als 300 Einwohnerinnen und Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen und erfüllten daher die Bedingung für eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht. Das dritte Begehren wird im nächsten Fahrplanverfahren vertieft geprüft.

Zu Fragen 4 und 5:

Gemäss neuester Auswertung bestehen im Kanton Zürich 39 Erschliessungslücken. Es handelt sich um folgende Gebiete (Angebote nach § 20 PVG sind nicht berücksichtigt):

Gemeinde	Siedlungsgebiet
Bachenbülach	Oberdorf
Bassersdorf	Störchelwisen
Bassersdorf	Säget
Buchs ZH	Pfaffenbüel
Dübendorf	Gockhausen
Embrach	Gstein
Flurlingen	Flurlingen
Freienstein	Huebwis
Geroldswil	Büel
Hochfelden	Büelen
Illnau-Effretikon	Vogelsang
Küsnacht ZH	Bethesda
Lufingen	Augwil
Maur	Chalen
Maur	Lohwies
Mettmenstetten	Gjuch
Neftenbach	Chämiwisen, Pöschenpüntli
Niederglatt	Grafschaft
Niederhasli	Rütisberg
Niederweningen	Niederweningen
Nürensdorf	Looren
Oetwil a. S.	Balm
Pfäffikon ZH	Auslikon
Rafz	Oberdorf

Gemeinde	Siedlungsgebiet
Richterswil	Mülenen
Schlieren	Unterrohr
Seegräben	Seegräben
Seuzach	Oberohringen
Seuzach	Räbhag
Turbenthal	Sunneberg
Unterengstringen	Hinterdorf
Volketswil	Maiacher
Wettswil a. A.	Chisenblatt
Wetzikon	Tannenrain
Wetzikon	Schornäglen
Winterthur	Brüelberg
Zell	Rutzen
Zürich	Looren
Zürich	Reckenholz

Rund die Hälfte dieser Gebiete liegt nur knapp ausserhalb der definierten Einzugsbereiche um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (400 Meter um Haltestellen des Feinverteilers, 750 Meter um Haltestellen der S-Bahn, vgl. § 4 Angebotsverordnung). Der öffentliche Verkehr ist damit für die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete mit einem etwas längeren Anmarschweg in der Regel immer noch zu erreichen.

46 weitere Siedlungsgebiete sind geografisch erschlossen, weisen aber weniger als zwölf Kurspaare pro Tag auf. Dabei ist vor allem das Angebot am Sonntag ausgedünnt (19 Gebiete). Es handelt sich um folgende Gebiete:

Gemeinde	Siedlungsgebiet
Affoltern a. A., Hedingen	Hedigerfeld
Bachs	Bachs
Bertschikon	Gundetswil
Boppelsen	Boppelsen
Bülach	Soli
Bülach, Bachenbülach	Industrie Bachenbülach
Dachsen	Sunneberg
Dietikon	Silberen
Dietlikon	Hinental
Dietlikon	Klimm
Dinhard	Dinhard
Eglisau	Wiler
Eglisau	Seglingen
Fehraltorf	Zelgli
Fehraltorf	Morgental
Fehraltorf	Schrannenbrunnen

Gemeinde	Siedlungsgebiet
Hinwil	Bossikon
Illnau-Effretikon	Langhag
Kleinandelfingen	Kleinandelfingen
Kloten	Werkhof
Maschwanden	Maschwanden
Maur	Aesch bei Maur
Mettmenstetten	Mettmenstetten
Niederhasli	Oberhasli
Oberstammheim	Oberstammheim
Oberweningen	Oberweningen
Otelfingen	Otelfingen
Pfäffikon	Berg
Pfäffikon	Auslikon
Pfäffikon	Ober Balm
Regensdorf	Oberdorf
Regensdorf	Bruggwiesen
Schleinitikon	Schleinitikon
Schlieren	Gaswerk
Seuzach	Forrenberg
Seuzach	Erdbüel
Steinmaur	Obersteinmaur
Thalheim a. d. Th.	Gütighausen
Thalheim a. d. Th.	Thalheim a. d. Th.
Turbenthal	Kehlhof
Turbenthal	Hutzikon
Uetikon a. S.	Linden
Urdorf	Allmend
Waltalingen	Waltalingen
Waltalingen	Guntalingen
Zollikon	Sennhof

Zu Frage 6:

Die Beseitigung der 39 Erschliessungslücken und der Ausbau des Angebots in den 46 ungenügend erschlossenen Gebieten würden sich auf insgesamt 18 Mio. Franken jährlich belaufen. Die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr werden vom Kantonsrat alle zwei Jahre beschlossen. Mit Beschluss vom 20. Januar 2014 hat der Kantonsrat die eingangs erwähnte Zielsetzung im Angebot für die Fahrplanjahre 2012–2016 (Vorlage 4718a) auch für die Jahre 2016–2019 bestätigt (Vorlage 5005a). Im dazugehörenden Strategiebericht wird wiederum ausgeführt, dass die Aufhebung von Erschliessungslücken nicht prioritär sei.

Die für die Feinerschliessung durch Busse vorhandenen finanziellen Mittel sollen deshalb laut Vorlage 5005a in den nächsten beiden Fahrplanverfahren vor allem in die Aufwertung nachfragestarker Linien sowie in die Anpassung der Buslinien an die zweite und dritte Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn fliessen. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Beheben von Kapazitätsengpässen und das Schliessen von Taktlücken, sofern es die Nachfrage erlaubt. Ergibt sich aber im Rahmen von Konzeptänderungen die Gelegenheit, eine Erschliessungslücke zu schliessen, wird dies umgesetzt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi