

Sitzung vom 6. November 2019

**998. Anfrage (Wieso wird der von einer Mehrheit im Kantonsrat
ausgerufene Klimanotstand nicht auch beim öffentlichen Verkehr
und insbesondere bei ÖV-Bussen im Kanton Zürich umgesetzt?)**

Kantonsrat Marcel Suter, Thalwil, sowie die Kantonsrätinnen Daniela Rinderknecht, Wallisellen, und Barbara Grüter, Rorbas, haben am 19. August 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Vor kurzem hat eine Mehrheit im Kantonsrat für den Kanton Zürich den Klimanotstand ausgerufen. Unabhängig davon, dass dieser Notstand seitens der SVP nicht gesehen wird, sollte die Mehrheitsmeinung nicht vor dem öffentlichen Verkehr haltmachen. Wenn das Klima im Kanton Zürich, gemäss der Mehrheitsmeinung, einen Notstand hat, dann ist es unverantwortlich, insbesondere an allgemeinen Feiertagen und Sonntagen, Busse aller Art hauptsächlich leer herumfahren zu lassen im Kantonsgebiet.

Wir bitten den Regierungsrat bzw. den zuständigen ZVV um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Um wie viele Personen im Durchschnitt beträgt die Auslastung von ÖV-Bussen im ZVV-Gebiet an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen weniger im Verhältnis zu den üblichen Arbeitstagen Montag–Freitag?
2. Ist sich der Regierungsrat der Tatsache bewusst, dass leere oder fast leere Busse das Klima unnötig belasten, viel Lärm, Gestank und auch Kosten verursachen?
3. Wieso wird an allgemeinen Sonn- und Feiertagen nicht der Taktfahrplan von ÖV-Bussen beispielsweise einfach halbiert?
4. Welche anderen Massnahmen können seitens des Kantons Zürich bzw. des ZVV umgesetzt werden, damit die Umweltbelastung und der anscheinend vorhandene Klimanotstand durch Leerfahrten seitens des öffentlichen Verkehrs vermindert werden?
5. Ist der Regierungsrat ebenfalls der Meinung, dass auch der ÖV im Kanton Zürich seinen Beitrag betreffend den Klimanotstand leisten soll?
6. Wenn ja, welche Massnahmen werden dazu in Betracht gezogen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Suter, Thalwil, Daniela Rinderknecht, Wallisellen, und Barbara Grüter, Rorbas, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

An Sonn- und Feiertagen ist die Belegung der Busse im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) pro Kurs im Durchschnitt um 3,5 Personen geringer als an den üblichen Arbeitstagen (Montag bis Freitag).

Zu Fragen 2 und 3:

Der ZVV sorgt gemäss § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) für ein auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Verkehrsangebot. Hierzu gehört auch eine nachfragegerechte Ausgestaltung des Angebots.

Die Nachfrage auf einzelnen Linien des öffentlichen Verkehrs unterliegt im Tages- und Wochenverlauf starken Schwankungen. Zu den sogenannten Spitzenverkehrszeiten (Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr morgens und abends von Montag bis Freitag) besteht die grösste Nachfrage. In den übrigen Zeiten, so auch an Sonn- und allgemeinen Feiertagen, geht die Nachfrage jeweils zurück. Diesen Nachfrageschwankungen wird auf den Buslinien des ZVV Rechnung getragen, indem der Taktfahrplan der Nachfrage entsprechend verdichtet oder ausgedünnt wird. So werden einzelne Buslinien in der Stadt Zürich in der Morgenspitze von einem 7,5-Minuten-Takt auf einen 6-Minuten-Takt verdichtet und in nachfrageschwachen Zeiten auf einen 10- oder 15-Minuten-Takt ausgedünnt. Auch in der Stadt Winterthur wird in nachfrageschwachen Zeiten ein 10- oder 15-Minuten-Takt, bisweilen sogar ein 30-Minuten-Takt gefahren. Viele Regionalbuslinien verkehren zudem abends und am Wochenende in einem 60-Minuten-Takt anstelle eines 30-Minuten-Takts. Die Halbierung des Takts an Sonn- und allgemeinen Feiertagen ist damit vielerorts bereits Realität. Darüber hinaus wird dem schwankenden Fahrgastaufkommen im Busbetrieb auch durch einen bedarfsgerechten Einsatz verschiedener Fahrzeuggrössen (Kleinbusse, Standardbusse, Gelenkbusse) Rechnung getragen.

Auch bei einer nachfragegerechten Ausgestaltung des Busangebots sind jedoch schwach ausgelastete Kurse nicht gänzlich zu vermeiden. Die Umweltbilanz dieser Kurse darf aber nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist im Kontext des öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem zu sehen. Der öffentliche Verkehr weist insgesamt eine sehr gute Umweltbilanz auf (siehe nachfolgend die Beantwortung der Fragen 4–6). Daher ist es gerade aus umweltpolitischer Sicht von grosser Bedeutung, dass der

öffentliche Verkehr möglichst attraktiv ist und bleibt. Ein durchgängiges und verlässliches Angebot mit langen Betriebszeiten und regelmässigem Takt sind hierfür zentrale Faktoren. Vor diesem Hintergrund muss das Ausdünnen des Takts sowie gegebenenfalls das Kürzen von Betriebszeiten bei Buslinien trotz Nachfrageschwankungen immer mit Augenmass erfolgen. Punktuelle Ausnahmen vom Taktfahrplan oder Streichungen von Kursen, die zu zeitweiligen Unterbrüchen von Transportketten im Tagesverlauf führen, sind zu vermeiden. Sie würden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mindern und wären damit für die Umweltbilanz des Gesamtverkehrs im Ergebnis kontraproduktiv.

Zu Fragen 4–6:

Der öffentliche Verkehr stellt ein wesentliches Instrument zur Reduktion der Umweltbelastung dar, da er seine Verkehrsleistungen sehr energieeffizient und emissionsarm erbringt. Der öffentliche Verkehr übernimmt fast einen Drittel der Verkehrsleistung im Kanton Zürich, während sein Anteil am Energieverbrauch des Gesamtverkehrs nur gerade 5% beträgt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs beträgt sogar nur rund 2,5%, da über 85% der Nachfrage durch strombetriebene S-Bahnen, Trams und Trolleybusse bewältigt werden. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr führt dann in der Regel zu einer Verringerung der umweltbelastenden Auswirkungen der Mobilität.

Darüber hinaus werden im ZVV auch eine zusätzliche Reduktion der eigenen CO₂-Emissionen und eine Verbesserung der Energieeffizienz angestrebt. In den am 5. März 2018 beschlossenen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2020–2023 (Vorlage 5370a) gab der Kantonsrat als Ziel vor, dass die Verkehrsleistungen unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses energieeffizienter als heute erbracht werden. Dazu wird weiter ausgeführt, der Energieverbrauch und Schadstoffausstoss pro Personenkilometer solle gesenkt und die Beschaffung umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge, die dem neusten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, gefördert werden. Mit Beschluss vom 19. Juni 2019 hat der Regierungsrat diese Stossrichtung für die Jahre 2022–2025 bestätigt und dem Kantonsrat entsprechend Antrag gestellt (Vorlage 5558).

Im Einklang mit diesen Vorgaben werden im ZVV zunehmend umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeugtechnologien eingesetzt. So verkehren im ZVV bereits heute rund 30 Hybridbusse und 10 weitere befinden sich in Ablieferung. Gleichzeitig wird auch die weitere Elektrifizierung vorangetrieben, namentlich durch die Umstellung verschiede-

ner Dieselbuslinien in den Städten Zürich und Winterthur auf Trolleybusbetrieb sowie die Beschaffung erster batteriebetriebener Klein- und Standardbusse für den Einsatz in der Stadt Zürich und im Glattal. Weitere Umstellungen von Dieselbuslinien auf Batteriebetrieb werden aufgrund der Erfahrungen aus diesen ersten Projekten geprüft werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli