

Sitzung vom 13. Januar 2021

10. Anfrage (Nicht erschlossene Gebiete durch ÖV)

Kantonsrätin Susanna Lisibach, Winterthur, hat am 19. Oktober 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Der ZVV kostet den Kanton Zürich jährlich mindestens 160 Millionen Franken, Tendenz steigend (gemäss KEF im Jahr 2024 sind 204 Millionen Franken geplant). Er betreibt ein Verkehrsnetz mit 406 verschiedenen Linien. Doch einige davon sind mehr als doppelt belegt. So fahren zum Beispiel in Winterthur zum Teil zeitgleich Busse/Postautos von vier verschiedenen Linien hintereinander her. So wird zu Stosszeiten der Stau künstlich verstärkt. Es scheint dem ZVV wichtiger zu sein, dass jede noch so kleine ländliche Gemeinde eine direkte Verbindung an die Hauptbahnhöfe hat. Dabei sind die innerstädtischen Gebiete längst nicht alle durch den ÖV erschlossen und dies obwohl es in den Städten meist die höhere Steuerbelastung hat. Es wäre doch ausreichend, wenn die Überland-Linien bis an die Endstationen des städtischen Netzes geführt würden. Für die Feinverteilung müssten die Passagiere umsteigen. Es ist für die Passagiere absolut zumutbar, in die dortigen Busse oder Trams umzusteigen. Damit müssten einige Busse/Postautos weniger in die stark belasteten städtischen Strassen geleitet werden und die Fahrplanpünktlichkeit könnte vielleicht sogar erhöht werden.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Bereiche in städtischen Gebieten gibt es, welche nach der Angebotsverordnung nicht erschlossen sind? (Angebotsverordnung § 4: 400m Feinerschliessung / 750m Groberschliessung).
2. Wie viele Gebiete davon könnten nur durch Anpassungen der Linienführungen erschlossen werden?
3. Wie viele Strassen könnten nur durch Reduktion/Anpassung der mehrfach geführten ÖV-Linien entlastet werden?
4. Macht es allenfalls Sinn für die Feinerschliessung dieser Gebiete kleinere Fahrzeuge einzusetzen?
5. Was wären die Auswirkungen, wenn die ÖV-Linien statt direkt bis in die städtischen Zentren, jeweils an die Endstationen der Stadtlinien geführt würden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanna Lisibach, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Begriff «städtische Gebiete» lässt sich raumplanerisch nicht eindeutig zuordnen und wird im Folgenden auf die beiden Städte Zürich und Winterthur angewendet.

Zu Fragen 1 und 2:

Die Siedlungsgebiete der Städte Winterthur und Zürich sind im Sinne von § 4 der Angebotsverordnung (LS 740.3) zu 99,7% bzw. 100%, d. h. vollständig erschlossen. Es besteht somit keine Notwendigkeit, bestehende Linien des öffentlichen Verkehrs (öV) zur Erschliessung von weiteren Gebieten umzulegen.

Zu Fragen 3 und 5:

In den vom Kantonsrat am 10. Februar 2020 beschlossenen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2022–2025 (Vorlage 5558b) ist vorgegeben, dass das Anliegen einer attraktiven Reisezeit im Busverkehr unter Berücksichtigung einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Nachdruck zu verfolgen ist. Eine attraktive, wettbewerbsfähige Reisezeit wird durch Direktverbindungen (d. h. Verbindungen ohne Umsteigen und ohne Umwegfahrten) und optimierte Anschlüsse erreicht. In den ländlichen Gebieten des Kantons Zürich sind die Regionalbuslinien deshalb in der Regel auf die nächste S-Bahn-Station ausgerichtet und bieten Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn mit Verbindungen in die Zentrums- oder übrigen Kantonsgebiete. Dies ist auch der Fall bei den meisten Regionalbuslinien aus den Gemeinden in der Agglomeration rund um die Stadt Zürich, die beispielsweise bis zu den Bahnhöfen Altstetten, Enge oder Oerlikon geführt werden. Diese Bahnhöfe sind teilweise bereits selber Zentrumsgebiete und jeweils an das Netz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich angeschlossen. Eine Führung sämtlicher Regionalbuslinien bis zum Hauptbahnhof Zürich kommt aufgrund des entsprechenden Platzmangels am Hauptbahnhof bereits mengenmässig nicht in Betracht.

Die meisten Regionalbuslinien aus den Nachbargemeinden der Stadt Winterthur haben ihre Endstation hingegen am Hauptbahnhof Winterthur. Dies ist unter anderem dadurch begründet, dass die betreffenden Fahrgäste neben der Stadt Winterthur häufig die Stadt Zürich oder die grossen Arbeitsplatzgebiete wie z. B. das Glattal als Reiseziel haben. Aus-

wertungen zur Nachfrage auf den entsprechenden Linien zeigen, dass der Anteil der Fahrgäste aus der Region, die über die Stadtgrenze hinaus fahren, hoch bis sehr hoch ist (je nach Linie zwischen 45% und über 95%). Würden die Regionalbuslinien an den Endhaltestellen des Netzes von Stadtbus Winterthur enden (z. B. am Lindenplatz oder am Einkaufszentrum Rosenberg), müssten diese Fahrgäste ein zusätzliches Mal umsteigen, was einen Zeitverlust zur Folge hätte und den öV hinsichtlich des Erfolgsfaktors «Wettbewerbsfähige Reisezeiten» verschlechtern würde. Dies könnte nicht zuletzt dazu führen, dass Fahrgäste auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umsteigen, was aufgrund der schlechteren Flächeneffizienz des MIV gegenüber dem öV die Anzahl Fahrzeuge im Strassennetz insgesamt erhöhen würde.

Darüber hinaus kann durch eine Verkürzung des Linienverlaufs der Regionalbuslinien auch ohne die erwähnte mögliche Umlagerung zum MIV keine nennenswerte Entlastung der Strassen erreicht werden. Zum einen sind die städtischen Buslinien in Winterthur während der Hauptverkehrszeit bereits sehr gut ausgelastet. Im Falle der Verkürzung des Linienverlaufs der Regionalbusse müssten daher die Stadtbusse durch Taktverdichtungen entsprechend verstärkt werden, damit sie die von den ebenfalls gut ausgelasteten Regionalbussen umsteigenden Fahrgäste aufnehmen könnten. In der Folge bliebe die Anzahl Linienbusse auf den Strassen der Stadt Winterthur nahezu unverändert. Zum anderen machen die betreffenden Regionalbuslinien ohnehin lediglich einen Bruchteil aller Fahrzeuge auf den befahrenen Achsen aus. Konkret verlaufen in Winterthur auf vier Achsen Regionalbuslinien parallel zu Stadtbuslinien. Auf drei von vier dieser Achsen machen die Regionalbuslinien weniger als 1% aller Fahrzeuge aus; auf der Achse Rümikerstrasse 1,3% (durchschnittlicher Werktagerverkehr, Auswertung des Gesamtverkehrsmodells, Amt für Verkehr, 2018). Ein Wenden der Regionalbuslinien an der Stadtgrenze brächte somit auch aus diesem Grund kaum eine Entlastung für das Strassennetz.

Zu Frage 4:

Im ganzen Verbundgebiet wird die Grösse der eingesetzten Fahrzeuge entsprechend der Nachfrage entlang der betreffenden Linie dimensioniert. Die städtischen Gebiete zeichnen sich dabei in der Regel durch eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte aus, weshalb dort hauptsächlich grosse Fahrzeuge wie Trams, Gelenk- und Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden. Auch in den städtischen Siedlungsrandgebieten ist die Nachfrage in der Regel so gross, dass zumindest in der Hauptverkehrszeit Standardbusse eingesetzt werden müssen. Der Einsatz von kleineren

Fahrzeugen wie beispielsweise Kleinbussen wäre somit höchstens in der Randverkehrszeit möglich. Allerdings würde dies zu einer Verdopplung der Fahrzeugflotte führen (Standardbusse tagsüber, Kleinbusse in den Randstunden), was wirtschaftlich nicht sinnvoll wäre.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli