

Sitzung vom 28. Januar 2026

**74. Postulat (Schnell und unkompliziert neue Linien realisieren
als ÖV-Offensive)**

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 3. November 2025 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten eine Strategie zu erstellen, wie neue ÖV-Linien gemäss PVG 740.1 § 18 schnell und unkompliziert verwirklicht werden können. Der Hauptfokus soll dabei auf Buslinien liegen, da sie am wenigsten Infrastruktur benötigen und damit am schnellsten realisierbar sind. Andere Verkehrsträger sollen aber dennoch nicht ganz vergessen gehen.

Für das Anliegen, neue ÖV-Linien ins Leben zu rufen, sind insbesondere die folgenden Ansätze und Aspekte zu betrachten:

- Neue Linien erhalten eine grössere Zeitspanne, bis der Kostendeckungsgrad im Detail berücksichtigt wird. Konkret bedeutet dies, dass bis zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit (PVG 740.1 §11) eine längere Frist gewährt wird als in üblichen Pilotprojekten.
- Der schnellere und einfachere Ausbau des ÖV soll in die Leitsätze und Ziele des Gesamtverkehrskonzept (GVK) aufgenommen werden.
- Die Begehren von Gemeinden und Interessensgruppen sind einfacher zu berücksichtigen.
- Bei geplanten Überbauungen und Gebietserschließungen soll gleichzeitig mit dem Bezug ein Angebot existieren.

Begründung:

Wo es kein Angebot gibt, nutzt auch niemand den öffentlichen Verkehr (ÖV).

Um wirklich mehr Menschen den ÖV schmackhaft zu machen und zum Umstieg zu bewegen, braucht es deshalb ein stärker ausgebautes Angebot. Dafür soll es einfacher möglich sein, neue Linien auszuprobieren und hoffentlich dauerhaft in Betrieb zu nehmen.

Wenn Menschen umziehen, müssen sie ihr Mobilitätsverhalten neu organisieren. Darum braucht es insbesondere bei neuen Überbauungen schon kurz vor Bezug ein ÖV-Angebot.

Durch ein verbessertes Angebot des ÖV wird es möglich, die selbstgesteckten Ziele im Gesamtverkehrskonzept zur Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit zu erreichen.

Der öffentliche Verkehr ist energieeffizient und raumsparend. Durch einen schnellen Ausbau können diese Vorteile besser zur Geltung kommen. So können auch noch mehr Menschen vom privaten Auto umsteigen, wovon auch die Volkswirtschaft profitiert.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Felix Hoesch, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

I. Einleitende Bemerkungen

Angebot und Tarif des öffentlichen Verkehrs (öV) im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) richten sich nach den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1), der Angebotsverordnung (LS 740.3) sowie der Fahrplanverfahrensverordnung (FVV, LS 740.35). Der ZVV hat für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur zu sorgen (§ 11 PVG). Gestützt darauf beschliesst der Kantonsrat alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie; § 28 PVG). Die ZVV-Strategie konkretisiert die Ziele und Stossrichtungen in Bezug auf den Angebotsausbau, die Tarifierung sowie den zu erreichenden Kostendeckungsgrad. Gemäss der aktuellen, am 25. März 2024 beschlossenen ZVV-Strategie für die Fahrplanjahre 2025–2029 (Vorlage 5918a) steht beim Angebotsausbau die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften im Vordergrund. Zudem soll auf den übrigen Buslinien das Angebot ausgebaut werden, wo es die Nachfrage erlaubt oder erfordert. Der Kostendeckungsgrad soll bei über 60% gehalten werden.

Der finanzielle Rahmen für die Umsetzung der Strategie ergibt sich aus den vom Kantonsrat im ZVV-Rahmenkredit bereitgestellten Mitteln (§ 26 PVG). Die strategischen Zielsetzungen müssen mit dem Umfang und der Laufzeit dieses Rahmenkredits in Einklang stehen, damit eine hohe Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleistet ist. Dies ist notwendig, weil sowohl die Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr als auch die übrigen strategischen Aufgaben des ZVV und deren Finanzierung ein hohes Mass an Voraussicht und Verbindlichkeit erfordern. Die Umsetzung der ZVV-Strategie erfolgt daher nicht isoliert, sondern muss mit übergeordneten kantonalen Vorgaben abgestimmt werden.

Dazu gehört insbesondere die kantonale Raumplanung. Die im Raumordnungskonzept und im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018) festgehaltenen Zielsetzungen sind für die Weiterentwicklung des öV-Angebots ebenso zu beachten wie politische Zielsetzungen, namentlich die Verkehrsverlagerung zum öffentlichen Verkehr gemäss der kantonalen Klimastrategie. Angebotsausbauten und Tarifierungsanpassungen sind angesichts dieser komplexen Gesamtplanung sorgfältig zu prüfen und nur dann umzusetzen, wenn sie wirtschaftlich, verhältnismässig und langfristig finanzierbar sind. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der gegenwärtig angespannten finanzpolitischen Lage des Kantons und des Bundes und der noch nicht abschliessend geklärten nationalen Ausbauschritte.

Am 3. November 2025 wurde im Kantonsrat ein Vorstosspaket für eine «ÖV-Offensive im Kanton Zürich» mit insgesamt sechs Vorstössen zum öffentlichen Verkehr eingereicht: Motion KR-Nr. 347/2025 betreffend Zwei ZVV-Zonen für 365 Franken, Postulat KR-Nr. 350/2025 betreffend Schnell und unkompliziert neue Linien realisieren als ÖV-Offensive, Postulat KR-Nr. 351/2025 betreffend ÖV-Offensive dank Tangentialverbindungen der Eisenbahn, Postulat KR-Nr. 352/2025 betreffend ÖV-Offensive dank neuen Tangentialverbindungen mit Bussen, Postulat KR-Nr. 353/2025 betreffend ÖV-Offensive in nichturbanen Räumen sowie Postulat KR-Nr. 354/2025 betreffend Optimierung der Strassenkreuzungen für den Öffentlichen Verkehr. Jeder Vorstoss fokussiert auf einen Teilaspekt des Gesamtverkehrs. Diese Aufteilung widerspricht dem bewährten Ansatz der gesamtheitlichen Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger. Nur mit einem solchen Ansatz können mit den Mitteln, die der Kanton für das kantonale Strassen- und Velonetz, das öV-Angebot sowie für Beiträge an Dritte (Bund) einsetzt, die bestmöglichen Leistungen erbracht werden (vgl. zum Ganzen das GVK 2018). Zu beachten ist auch, dass ein attraktiver öV die Zersiedelung fördern kann. Der Ausbau ist deshalb gezielt auf die gewünschte Siedlungsentwicklung auszurichten. Namentlich Tangentialverbindungen sind vor diesem Hintergrund kritisch zu betrachten, weil sie der angestrebten Konzentration des Siedlungsraums entgegenwirken können. In finanzieller Hinsicht hätte sowohl der Ausbau des Angebots als auch die Vergünstigung der Ticketpreise (vgl. nachfolgend Ziff. 2) eine erhebliche Mehrbelastung der Staatshaushalte auf kantonomer und kommunaler Ebene zur Folge. Vor diesem Hintergrund lehnt der Regierungsrat die Vorstösse aus grundsätzlichen Überlegungen ab.

2. Stellungnahme

Der Ausbau des Angebots, so namentlich die im vorliegenden Postulat thematisierte Einführung neuer Buslinien, erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens gemäss Fahrplanverfahrensverordnung. Dieses Verfahren dauert jeweils knapp zwei Jahre und bereitet die Fahrpläne für zwei Fahrplanjahre vor. Ein wesentliches Element des Fahrplanverfahrens ist der breite Einbezug von betroffenen oder interessierten Akteuren, der eine breite Abstützung und Koordination der Angebotsausbauten sicherstellt. Dabei spielen die zwölf Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK), in denen alle Zürcher Gemeinden vertreten sind, eine zentrale Rolle: Die RVK, die u. a. die Interessen der Standortgemeinden in der Angebotsplanung, im Fahrplanverfahren, in Tariff Fragen sowie in weiteren Fragen des öV koordinieren (§ 7 FVV), finden im Rahmen des Fahrplanverfahrens drei- bis viermal statt und geben den Gemeinden ausgiebig Gelegenheit, Begehren hinsichtlich Angebotsänderungen einzubringen. Gleichzeitig stehen die Gemeinden auch in einem kontinuierlichen Austausch mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen und können auch auf diesem Weg eigene Anliegen ins Fahrplanverfahren einfließen lassen. Darüber hinaus werden weitere Interessengruppen in das Fahrplanverfahren einbezogen. Gerade wegen dieser wichtigen Abstützung und Koordination sowie wegen der inhaltlichen Komplexität der Angebotsplanung benötigt das Fahrplanverfahren und damit auch die Einführung neuer Angebote entsprechend Zeit und kann nicht in einem beschleunigten Verfahren abgehandelt werden.

Die Einführung einer neuen Linie kann grundsätzlich im Rahmen des Fahrplanverfahrens erfolgen, wenn die finanziellen Mittel vorhanden sind und das Angebot hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit positiv beurteilt wird. Bestehen Unsicherheiten bezüglich der tatsächlichen Nachfrage und Wirtschaftlichkeit einer neuen Linie, kann diese zunächst als Versuchsbetrieb nach § 10 der Angebotsverordnung eingeführt werden. Die in dieser Bestimmung vorgesehene Versuchsdauer von in der Regel zwei Jahren beträgt in der Praxis aufgrund des Ablaufs und der Fristen des Fahrplanverfahrens meistens vier Jahre. Nach dieser Versuchsdauer wird das Angebot auf seine Nachfrage und Wirtschaftlichkeit überprüft und bei einem positiven Ergebnis definitiv in das Verbundangebot aufgenommen. Es besteht auch die Möglichkeit, den Versuchsbetrieb um weitere zwei Jahre zu verlängern, wenn die Wirtschaftlichkeitsvorgaben nur knapp nicht erreicht werden und mit einer positiven Entwicklung gerechnet wird. Mit diesem Vorgehen wird den neuen Angeboten ausreichend Zeit eingeräumt, sich zu etablieren und überhaupt eine gewisse Nachfrage zu erzielen. Gleichzeitig wird auch die Einhaltung der übergeordneten Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit

sichergestellt. Schliesslich besteht für Gemeinden die Möglichkeit, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Linien, Linienergänzungen oder Fahrplanverdichtungen vorzunehmen (§ 20 PVG). Die Gemeinden tragen dabei die Kosten des zusätzlichen Verkehrsangebots. Die Einführung kann unabhängig von den Terminen und Fristen des Fahrplanverfahrens erfolgen.

Die Umsetzung sämtlicher Angebotsausbauten ist von der Fahrzeugverfügbarkeit und der Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen abhängig. Dabei ist zwar richtig, dass Buslinien am wenigsten Infrastruktur benötigen und damit am schnellsten realisierbar sind. Auch hier sind jedoch Fahrzeuge sowie Infrastruktur in Form von Haltestellen oder Wendeanlagen erforderlich. Die Lieferfristen für die aufgrund der Dekarbonisierungsstrategie zu beschaffenden Batteriebusse belaufen sich gegenwärtig auf rund eineinhalb bis zwei Jahre. Für den Bau von neuen Haltestellen (einschliesslich Projektierung, Genehmigung usw.), der mit den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3) deutlich anspruchsvoller wurde, wird je nach Situation (beispielsweise bei Notwendigkeit eines Landerwerbs) ebenfalls ein Vorlauf von mindestens zwei Jahren benötigt. Falls zudem eine Wendeanlage benötigt wird, dauert der entsprechende Prozess nochmals deutlich länger. Auch unter diesen Gesichtspunkten ist somit eine gegenüber heute beschleunigte Einführung von neuen öV-Linien nicht umsetzbar.

Zusammengefasst bestehen bereits heute Möglichkeiten für eine versuchsweise Ausweitung des Angebots. Eine generelle Beschleunigung der Verfahren zur Einführung von neuen öV-Linien ist nicht umsetzbar.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 350/2025 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli