

ANFRAGE von Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen) und Sarah Fuchs (FDP, Meilen)

Betreffend ZVV unter Wachstumsdruck: Wie lange trägt das heutige System?

Der Kanton Zürich ist mit einem anhaltenden Bevölkerungswachstum sowie einer politisch angestrebten Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr konfrontiert. Trotz laufender Angebotsausbauten kommt es insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu stark ausgelasteten oder überlasteten Zügen und Bussen. Da Infrastrukturausbauten nur langfristig wirksam werden, stellt sich die Frage, wie die bestehende Leistungsfähigkeit des Systems besser ausgeschöpft werden kann und wo dessen Grenzen liegen.

Für fundierte politische Entscheide sind belastbare Zahlen, Vergleichsjahre und nachvollziehbare Szenarien erforderlich, weshalb wir den Regierungsrat bitten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hat sich die Auslastung im ZVV-Gebiet in den Hauptverkehrszeiten in den Jahren 2014, 2019 und 2024 entwickelt (jeweils ausgewiesen nach Sitzplatzauslastung, Gesamtbelegung inkl. Stehplätze sowie besonders betroffenen Linien bzw. Korridoren)?
2. Mit welchen quantitativen Kriterien definieren Regierungsrat und ZVV heute die maximale Leistungsfähigkeit des bestehenden Systems? Ab welcher durchschnittlichen Belegung pro Kurs bzw. Korridor wird die Betriebsstabilität (Fahrplanstabilität, Anschlusssicherheit, Fahrgastwechselzeiten) als kritisch beurteilt?
3. Welche konkreten Berechnungen oder Szenarien liegen für die Jahre 2030, 2035 und 2040 vor, wenn sowohl das prognostizierte Bevölkerungswachstum als auch die angestrebte Modalsplit-Verschiebung zugunsten des öffentlichen Verkehrs eintreten? Wie hoch ist in diesen Szenarien die zusätzliche Nachfrage in den Spitzenstunden?
4. Gibt es Modellrechnungen oder Sensitivitätsanalysen, die aufzeigen, ab welcher Nachfragezunahme das heutige Betriebsmodell des ZVV (Takt, Fahrzeugkonfiguration, Innenraumgestaltung) nicht mehr stabil betrieben werden kann bzw. die Versorgungssicherheit nicht mehr gewährleistet ist? Falls ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Analysen? Falls nein, weshalb wurden solche Berechnungen bisher nicht vorgenommen?
5. Welche konkreten betrieblichen Massnahmen zur besseren Nutzung bestehender Kapazitäten wurden in den letzten 15 Jahren geprüft oder modelliert? Beispielsweise mit veränderten Sitz- und Stehplatzkonzepten, hochverdichteter Bestuhlung in Stosszeiten, zeitlich differenzierten Wagenkonzepten oder Anpassungen der Innenraumgestaltung mit dem Ziel zusätzlicher Kapazitätsgewinne unter bewusster Inkaufnahme von Komforteinbussen zu erreichen? Welche dieser Massnahmen wurden verworfen, und aus welchen Gründen? Gibt es zukunftssträchtige Massnahmen, die weiterverfolgt werden oder bereits geplant sind?
6. Welche Instrumente zur aktiven Nachfragesteuerung in den Hauptverkehrszeiten wurden berechnet oder simuliert (z. B. zeitlich differenzierte Tarife, Spitzenlastzuschläge, günstigere Nebenzeitangebote)? Welche Nachfrageeffekte wurden dabei erwartet?
7. Plant der Regierungsrat, unabhängig von weiteren Infrastrukturausbauten, Pilotprojekte zur besseren Auslastung bestehender Kapazitäten umzusetzen? Falls ja, welche? Falls nein, weshalb nicht?

Tumasch Mischol
Marzena Kopp
Sarah Fuchs