

Sitzung vom 28. Januar 2026

**78. Postulat (Optimierung der Strassenkreuzungen für den Öffentlichen Verkehr)**

Kantonsrat Nicola Siegrist, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 3. November 2025 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine Strategie zur Behebung der Verspätungen des ÖV (Bus und Tram/Stadtbahn) an Strassenkreuzungen und Knotenpunkten zu erstellen.

Die Strategie muss mindestens die folgenden Punkte erfüllen:

- eine Liste mit Priorisierungen aller Verspätungspunkte
- Einen Zeitplan inklusive Massnahmen zur Beseitigung der Probleme bei mindestens der Hälfte der Kreuzungen innert 15 Jahren
- einen Zeitplan für die Beseitigung der Probleme bei den restlichen Kreuzungen
- eine Regelung zur nachträglichen Berücksichtigung der Beschleunigungsmassnahmen im Falle von Temporeduktionen auf ÖV-Strecken gemäss § 29 b PVG (neu).
- Die Strategie berücksichtigt die Strategieschwerpunkte und Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes.

Insbesondere folgende Massnahmen sind denkbar:

- eine konsequente Bus- und Trambevorzugung an den Lichtsignalanlagen,
- eigene Bus- und Tramspuren
- unabhängige Baukörper (Eigentrasse) und Signalisation der Geschwindigkeiten für die Busse und Trams
- Fahrbahn- oder Kaphaltestellen für eine ungehinderte Abfahrt
- Beheben von Hindernissen im Bus- oder Trambetrieb

Der Regierungsrat soll im Rahmen der ZVV-Strategie regelmässig über die Verspätungspunkte und den Stand der Beseitigung berichten.

*Begründung:*

Gemäss Gesamtverkehrskonzept soll ein wesentlicher Teil des Mehrverkehrs im Kanton Zürich vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Busse, Trams und Stadtbahnen dürfen dabei nicht im Stau stehen bleiben. Dank echter Priorisierung bei Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur haben sie freie Fahrt und können die Anschlüsse garantieren. Dadurch wird der ÖV attraktiver, mehr Menschen nutzen ihn und

es gibt mehr Platz auf den Strassen für den unersetzlichen Gewerbeverkehr oder die Blaulicht-Organisationen. Diverse Gemeinden haben in den vergangenen Jahren vorgemacht, wie der ÖV priorisiert werden kann. Es ist Zeit, dass dies im ganzen Kanton umgesetzt wird.

Im Erläuterungsbericht zur ZVV-Strategie sind regelmässig summarisch die Probleme der Verspätungspunkte aufzuzeigen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Nicola Siegrist, 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 (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 Tarifierpassungen 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 Austauschschritte.

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 (KR-Nr. 350/2025) eine erhebliche Mehrbelastung der Staatshaushalte auf kantonaler und kommunaler Ebene zur Folge. Vor diesem Hintergrund lehnt der Regierungsrat die Vorstösse aus grundsätzlichen Überlegungen ab.

## 2. Stellungnahme

Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit sind zwei entscheidende Faktoren für die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öV. Dementsprechend werden sie auch in der ZVV-Strategie als Erfolgsfaktoren des öV aufgeführt. Im Strassengesetz (StrG; LS 722.1) ist die Priorisierung des öV ebenfalls verankert (§ 14 Abs. 3 StrG). Die im vorliegenden Postulat vorgeschlagenen Massnahmen wie Lichtsignalbevorzugung, eigene Fahrspuren und bauliche Anpassungen sind zentrale Instrumente, um die Betriebsqualität im strassengebundenen öV zu verbessern und damit die genannten Erfolgsfaktoren zu gewährleisten.

Der Regierungsrat ist sich der Wichtigkeit der Behebung von öV-Problemstellen im Strassenraum bewusst. Er erachtet es als zwingend notwendig, sich konsequent für den Erhalt sowie den gezielten Ausbau von öV-Priorisierungsmassnahmen einzusetzen, um Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und Leistungsfähigkeit des öV im Kanton Zürich nachhaltig zu sichern. Entsprechend gibt auch das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich in Strategie 3.4 «Strassen – Priorisierung und Haltestellen öV» vor, dass die Reisezeiten von Tram und Bus durch bauliche und betriebliche Priorisierungsmassnahmen kurz und zuverlässig zu halten sind. Dabei haben der Erhalt und der gezielte Ausbau von Eigentrasse für Tram und Bus höchste Priorität, da sie unverzichtbar sind, um die langfristige Leistungsfähigkeit des öV sicherzustellen.

Die Forderungen des vorliegenden Postulats nach einer zusätzlichen Strategie bzw. Berichterstattung sind jedoch nicht zielführend, da bereits heute entsprechende Instrumente und Prozesse in ausreichendem Umfang bestehen.

Der ZVV führt bereits heute ein Monitoring der bestehenden Problemstellen. ZVV-weit werden sämtliche Bus- und Tramlinien jährlich hinsichtlich Fahrzeitverlusten systematisch ausgewertet. Überschreiten die Fahrzeitverluste einer Linie auf einem Abschnitt festgelegte Schwellenwerte, wird eine Problemstelle identifiziert und anhand des Ausmasses der Fahrzeitverluste sowie der Anzahl Fahrten während der Spitzenstunden einer der vier Kategorien «sehr hoch», «hoch», «mittel» und «gering» zugeordnet. Die Problemstellen der Kategorien «sehr hoch» und «hoch» werden in der ZVV-Strategie im Teilkapitel «Behinderungsfreie Fahrt» kartografisch aufgeführt und das Vorgehen zu deren Beseitigung wird aufgezeigt.

Für alle identifizierten Problemstellen werden Massnahmenblätter erstellt, die eine Beschreibung der Problemstelle, die vorgesehenen Lösungsansätze sowie den aktuellen Stand der Projektierung enthalten. Die Massnahmenblätter bilden die Grundlage für die Projektierung und Umsetzung von öV-Priorisierungsmassnahmen, die in der Zuständigkeit

der Strasseneigentümer liegen. Der ZVV, die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) und die zuständigen Tiefbauämter treffen sich regelmässig, um die Problemstellen und den aktuellen Projektfortschritt zu überprüfen. Dadurch wird eine abgestimmte und effiziente Umsetzung der öV-Priorisierungsmassnahmen gewährleistet. Der ZVV sorgt im Weiteren zusammen mit den MVU dafür, dass die öV-Problemstellen und -Priorisierungsmassnahmen in den regionalen Richtplänen aufgeführt werden.

Die beschriebenen Prozesse und Instrumente haben sich bewährt und sind geeignet und ausreichend, um die Ursachen von Verspätungen im öV wirksam und nachhaltig zu beseitigen. Sie werden fortlaufend weiterentwickelt und optimiert, um die Wirksamkeit und Effizienz zu verbessern. Seit November 2025 werden sämtliche Bus- und Tramlinien automatisiert ausgewertet und die ermittelten Fahrzeitverluste in einem zentralen Dashboard übersichtlich dargestellt. In einem nächsten Schritt ist vorgesehen, die identifizierten Problemstellen im kantonalen GIS-Browser darzustellen, sodass interessierte Gruppen eine transparente und einfach zugängliche Informationsgrundlage erhalten. Die Erarbeitung einer zusätzlichen Strategie bzw. eine Ausweitung der Berichterstattung gemäss den Forderungen des vorliegenden Postulats würde keinen zusätzlichen Mehrwert bringen, sondern lediglich den administrativen Aufwand erhöhen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 354/2025 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**