

Sitzung vom 28. Januar 2026

75. Postulat (ÖV-Offensive dank neuen Tangentialverbindungen mit Bussen)

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

Der Regierungsrat wird eingeladen einen Bericht mit allen Optionen zu erstellen, wie mit Bussen kurz- und mittelfristig vermehrt die Zentren auch in den Agglomerationen umfahren werden können.

Die neuen Linien sollen auch als Expressbuslinien ohne Halt an allen Stellen geplant werden, wenn dies Sinn ergibt.

Um die Zentren zu entlasten und um schnell vorwärtszukommen sollen die Buslinien auf allen Strassenkörpern geführt werden.

Begründung:

Um mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr zu begeistern, müssen mehr Buslinien die Wunschlinien der Kund:innen direkt bedienen. Und nicht alle Menschen wollen in die Zentren, sondern durchaus auch zu Zielen ausserhalb. Da viele dieser Menschen auch nicht in den Zentren starten, können mit Tangentiallinien diese viel besser vom Auto auf den ÖV umsteigen.

Wir sehen diese Linien als Mittelverteiler, die nicht an allen Haltestellen ein- und Aussteigen gewähren, sondern als Expresslinien bzw. Bus Rapid Transit (BRT) geplant sind. Für den letzten Feinverteiler reichen die bestehenden örtlichen Linien.

Die Buslinie 200 und andere durch den Uetlibergtunnel sind ein voller Erfolg und werden inzwischen in den Stosszeiten viertelstündlich geführt. Das zeigt, dass Linien auf den Autobahnen gerne genutzt werden und so Umwege vermieden werden können.

Nach dem Ausbau des Gubristtunnels sollten auch Direktverbindungen aus dem Limmattal ins Furttal und nach Zürich-Affoltern geführt werden.

Allgemein bieten sich Limmat- und Glatttal sehr für solche Umfahrungen an – natürlich auch auf Kantonsstrassen.

Rund um Winterthur oder den kleineren Regionalzentren soll auch über neue Linien nachgedacht werden.

Und schlussendlich muss der ganze Kanton Zürich intensiv auf weitere Optionen untersucht werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

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

1. 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 kan-

tonalen 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 (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

Der ZVV und die marktverantwortlichen Unternehmen prüfen im Rahmen ihrer Planungen unterschiedliche Konzepte und Ansätze. Falls zweckmässig, werden sie im Fahrplanverfahren umgesetzt. Tangentiale Busverbindungen sind ebenfalls Bestandteil dieser Überlegungen.

Tangentialverbindungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie Siedlungsgebiete im unmittelbaren Einzugsgebiet eines Zentrums oder einer Stadt ohne Umweg via Zentrum direkt miteinander verbinden. Der Hauptnutzen sind kürzere Reisezeiten innerhalb der Agglomeration oder zwischen aussenliegenden Stadtteilen im Vergleich zur Reise durchs Zentrum, die meist mit einem Umstieg verbunden ist. Tangentialverbindungen steigern die Attraktivität des öV für die entsprechenden Relationen, weil sich einerseits umsteigende Fahrgäste aus dem Zentrum verlagern und andererseits zusätzliche Fahrgäste auf den öV umsteigen.

Um tangentiale Busverbindungen erfolgreich zu betreiben, müssen nicht nur die Reisezeiten kurz sein, sondern auch eine hohe Zuverlässigkeit (stabile Fahrzeiten, Gewährleistung von Anschlüssen) und ein ausreichendes Nachfragepotenzial gewährleistet sein. Die gleichzeitige Erfüllung dieser drei Voraussetzungen ist im stark belasteten Strassennetz herausfordernd. Einerseits bündeln tangentiale Verbindungen nur die Nachfrage einer Richtung, wodurch sie in der Tendenz schlechter nachgefragt werden als radiale Verbindungen ins Zentrum. Andererseits steht die Erzielung eines möglichst grossen Reisezeitgewinns häufig in einem gewissen Gegensatz zu einem grossen Nachfragepotenzial: Die dichtesten Gebiete mit dem grössten Nachfragepotenzial befinden sich oftmals um Agglomerationszentren oder Bahnhöfen, wo tangentiale Busverbindung tendenziell geringere Reisezeitenersparnisse gegenüber den Umsteigeverbindungen im Schienennetz erzielen. Umgekehrt sind die grössten Reisezeitenersparnisse durch tangentiale Busverbindungen in der Regel in Gebieten abseits von Bahnhöfen und Stadtbahnen zu erzielen, die sich nicht durch besonders dichte Bebauung und Nutzung auszeichnen und deswegen nur ein geringes Nachfragepotenzial aufweisen.

Das Autobahnnetz im Kanton Zürich wird heute nur auf der Westumfahrung bzw. im Uetlibergtunnel (A3) sowie auf einem kurzen Abschnitt nördlich von Kloten (A51) durch den Busverkehr mitgenutzt. Durch den Uetlibergtunnel verkehren keine tangentialen, sondern radiale Buslinien, welche die Siedlungsgebiete südwestlich von Zürich an Zürich Süd anbinden. Dass dieses Busangebot erfolgreich betrieben werden kann, liegt zum einen daran, dass in diesem besonderen Fall die Reisezeit ins Zentrum mit der S-Bahn teilweise länger dauert als mit dem Bus. Zum anderen kann trotz hoher Verkehrsbelastung eine angemessene Zuverlässigkeit gewährleistet werden, weil eigens für dieses Angebot eine separate Busausfahrt von der Autobahn realisiert wurde. Die teilweise ringförmig ausgebildeten Autobahnabschnitte auf der Nordumfahrung Zürichs (A1) böten die Möglichkeit, zwischen den dicht besiedelten Agglomerationsräumen, wie namentlich Furttal, Glattal und Limmattal, direkte tangentiale Busverbindungen mit ausreichend

Nachfragepotenzial zu führen. Die Nordumfahrung ist jedoch stark überlastet. Um die für den öV notwendige Zuverlässigkeit zu gewährleisten, wären daher zwingend infrastrukturelle Massnahmen zur Busbevorzugung erforderlich. Ob sich solche Massnahmen auf einer bestehenden Autobahninfrastruktur sinnvoll umsetzen lassen, ist fraglich. Tangentiale Busverbindungen auf dem Autobahnnetz lassen sich somit, wenn überhaupt, nur nach einer langjährigen Planungs- und Bauphase realisieren und sind mit hohen Investitionskosten verbunden. Eine schnelle Realisierung zusätzlicher Verbindungen ist nicht realistisch.

Innerhalb und zwischen den dicht besiedelten Agglomerationsräumen wie insbesondere dem Furttal, dem Glattal und dem Limmattal bestehen bereits seit Längerem Busverbindungen mit tangentialem Charakter abseits des Autobahnnetzes. Die heutigen Linien, so z. B. die Linien 314 (Dietikon – Urdorf – Birmensdorf) oder 759 (Zürich Flughafen – Opfikon – Wallisellen – Dübendorf – Wangen), erschliessen auf direktem Weg Siedlungsgebiete und verkehrsintensive Einrichtungen zwischen den Agglomerationszentren, was eine ausreichende Nachfrage ermöglicht. Aufgrund der zunehmenden Siedlungsdichte ist mit einem Potenzial für weitere tangentielle Busverbindungen in den dichteren Siedlungsräumen um die Stadt Zürich zu rechnen.

Im städtischen Busnetz in Zürich sind tangentielle Busverbindungen zwischen den Stadtteilen seit Längerem integraler Bestandteil des Angebots. So verbindet beispielsweise die Linie 80 Oerlikon mit Affoltern, dem Höggerberg, Höngg, Altstetten und Albisrieden. In Winterthur waren in den vergangenen Jahrzehnten kurzzeitig tangentielle Buslinien im Einsatz, die jedoch mangels Nachfrage nicht erfolgreich betrieben werden konnten. Mit der zunehmenden Siedlungsdichte in den aussenliegenden Stadtquartieren wird in beiden Städten die Stärkung von tangentialen Busverbindungen punktuell geprüft. Dennoch ist davon auszugehen, dass tangentielle Busverbindungen nur einen kleinen Anteil am gesamten Busverkehr ausmachen.

Ausserhalb der dicht besiedelten Agglomerationsräume um die Stadt Zürich und der Stadtteile in Winterthur und Zürich bestehen kaum Busverbindungen mit tangentialem Charakter. In diesen Räumen hat das Busnetz die primäre Aufgabe, Siedlungsgebiete an die S-Bahn anzubinden und Regionalzentren miteinander zu verbinden, sofern sie nicht bereits durch die Bahn miteinander verbunden sind. Mit tangentialen Busverbindungen könnten zwar punktuell grosse Reisezeitersparnisse erzielt werden, das Nachfragepotenzial ist jedoch aufgrund der Dichte oder Grösse der Siedlungsgebiete zu gering für einen wirtschaftlichen Betrieb.

Bei den im Postulat erwähnten Bus-Rapid-Transit-Systemen handelt es sich um Bus-Hochleistungskorridore. Sie zeichnen sich durch sehr dichte Takte und eine angepasste Infrastruktur aus, sodass sehr grosse Fahrgastströme effizient abgewickelt werden können. Im Raum Zürich gibt es keine tangentialen Buskorridore, die ein derart hohes Nachfragepotenzial aufweisen, dass die Einrichtung solcher Hochleistungskorridore zweckmässig wäre.

Zusammengefasst bestehen im heutigen Busnetz bereits einige tangentielle Verbindungen. Durch die laufende und erwartete Zunahme der Siedlungsdichte besteht zudem Potenzial, punktuell weitere tangentielle Busverbindungen einzuführen und bestehende Verbindungen zu stärken. Dank der im ZVV koordinierten Angebotsplanung mit etablierten Instrumenten und Prozessen im Rahmen des Fahrplanverfahrens ist sichergestellt, dass das öV-Angebot im Kanton Zürich gesamtheitlich optimal weiterentwickelt wird. Dabei können punktuell auch neue tangentielle Busverbindungen geprüft und eingeführt werden, wo diese im Gesamtsystem zweckmässig sind. Eine flächendeckende Prüfung tangentialer Busverbindungen ist daher weder erforderlich noch zielführend.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 352/2025 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli