

11. ZVV-Grundversorgung in Randstunden und am Wochenende

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Christoph Ziegler (GLP, Elgg), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 21. März 2022

KR-Nr. 88/2022, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Hans-Peter Amrein hat an der Sitzung am 27. Juni 2022 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir haben erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Regierungsrat bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen und die Erschliessung von Siedlungsgebieten grundsätzlich gemäss den Paragraphen 4 und 8 der Angebotsverordnung sicherzustellen. Im Kanton Zürich bestehen einige Siedlungsgebiete, die mit dem ÖV nicht oder ungenügend erschlossen sind. Gemäss Paragraph 4 der Angebotsverordnung müssen Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnern und/oder Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle des ÖV erschlossen werden. Diese Bedingung wird aber nicht überall erfüllt. Es gibt Gemeinden, die an Wochenenden mit dem ÖV nicht erreichbar sind und/oder wo die tägliche Betriebszeit bereits um 20 Uhr endet.

Das Postulat fordert, dass auch diese Siedlungsgebiete künftig mit einer Grundversorgung von morgens 6 bis abends 24 Uhr im Stundentakt profitieren. In der Angebotsverordnung steht zwar auch, dass die Betriebszeit aufgrund von Nachfragesituation und betrieblichen Gründen verkürzt werden kann. Verschiedene Gemeinden und Ortsteile sind aber gewachsen und der Bedarf nach ÖV-Angeboten muss laufend überprüft und angepasst werden.

Das Postulat verlangt aber nicht, dass die Busse leer in der Gegend herumfahren. Neben den fahrplangebundenen Angeboten sollen auch neue Systeme in Betracht gezogen werden, also zum Beispiel Rufbusse oder Pikmi. Diese Fahrzeuge verkehren nur, wenn eine Nachfrage beziehungsweise eine vorgängige Reservation dafür besteht. Im Weiteren sind bestehende andere Angebote, wie zum Beispiel Schulbusse, in die Überlegungen einzubeziehen. Die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) haben bezüglich Pikmi bereits Erfahrungen gesammelt. Auch im übrigen Gebiet des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) sollen die Potenziale analysiert und effiziente Systeme geprüft werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen ökologischen Herausforderungen soll auch die Bevölkerung im ländlichen Raum ohne eigenes Auto mobil sein und ihre Mobilität umweltschonend und effizient organisieren können. Ein zentraler Faktor für den öffentlichen Verkehr sind durchgehende Transportketten vom Start- zum Zielort auch in Nebenverkehrszeiten. Sie beeinflussen entscheidend die Verkehrsmittelwahl.

Der Zürcher Verkehrsverbund hat in den letzten 30 Jahren das Verhalten im Kanton Zürich massgeblich verändert. Dank grosser Ausbauten der Infrastruktur und einer Verdichtung des Fahrplanangebotes hat sich die Nutzung des ÖV im Kanton

Zürich verdreifacht. Der ZVV gilt heute international als vorbildlich. Von diesen Entwicklungen haben vor allem die dichtbesiedelten Gebiete profitiert. Obwohl die Bevölkerung im ländlichen Raum oft wenig direkten Nutzen hatte, trug sie aber alle politischen Entscheide mit und hiess die für den Ausbau nötigen Kredite auch immer gut. Aufgrund der veränderten Bedürfnisse ist es angebracht, die im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr verlangte Grundversorgung zu präzisieren beziehungsweise neu zu definieren. Dem verstärkten Trend zu flexiblen Arbeitsmodellen und der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, immerhin rund die Hälfte der Gesamtmobilität im Kanton Zürich, soll auch im ländlichen Raum Rechnung getragen und das Angebot auch in Randstunden und an Wochenenden verbessert werden, ganz im Sinne von DiNaMo (*DiNaMo, Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), also dynamische, nachhaltige Mobilität.

Einige Beispiele von Siedlungsgebieten, welche nicht über das ZVV-Grundangebot verfügen: Die Gemeinden Adlikon bei Andelfingen oder Mäschwanden sind nach 21 Uhr und am Wochenende nicht erreichbar. Die Gemeinden Bachs, Schlatt, Regensberg, Wasterkingen sind nach 21 Uhr nicht mehr erreichbar. Auch verschiedene grosse Ortsteile sind ungenügend erschlossen: Alten, Kleinandelfingen, Waltalingen, Rossau oder Stadel. Zu prüfen ist die ÖV-Erschliessung auch für Siedlungsgebiete, welche gemeinsam mit geringem Aufwand erschlossen werden können. So können mit der Erschliessung von Schlatt auch Hofstetten und es könnten auch andere Aussenwachten in der Gemeinde Elgg besser erschlossen werden. Im Turbenthal sind es Oberhofen, Neubrunn und Seelmatten.

Wir bitten Sie, dieses Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Ich beantrage Ihnen, dieses enorm kostspielige Anliegen, verpackt in ein Wahlkampfpostulat, nicht an den Regierungsrat zu überweisen, und begründe dies wie folgt: Eine den gesamten Raum des ZVV umfassende tägliche Grundversorgung von 6 Uhr bis 24 Uhr im Kanton Zürich ist vor dem Hintergrund der Strommangellage und der angespannten Finanzsituation des ZVV und des Kantons nicht verantwortbar. 50 Prozent der Defizitdeckung des ZVV erfolgt bekanntlich durch die Gemeinden. Ich gehe nicht davon aus, dass die Bürger und Steuerzahler begeistert sind, wenn sie erfahren, wie viele Millionen dieser Vorstoss kosten würde. Interessant, dass die Postulanten dazu keine Aussage machen. Ich habe gewisse Sympathien mit Bewohnerinnen auf dem Lande und ihren Wünschen nach einem Ruftaxi oder einem Rufbus, je nach Ort und Gegebenheit, mit der vom Staat lebenden Spassgesellschaft in den Städten nicht. Diese Leute können auch einmal ein paar hundert Meter laufen. Die Postulanten versuchen damit auch, über die wenig beachtete Hintertür die Mehrkosten für die obsoleten Tempo-30-Zonen in den Städten Zürich und Winterthur quer zu finanzieren. Und ebenfalls fragwürdig ist doch, Herr Schweizer, wenn Sie, der immer für weniger CO₂-Ausstoss plädiert, jetzt dafür plädieren, leere Busse und leere Bahnen im Kanton herumzuschicken. Sie schütteln den Kopf, aber es ist so. Es ist genau das. Machen Sie doch einen Rufbus, bringen Sie

das in den Gemeinden. Ich habe gesagt, ich habe Sympathien, aber jetzt, nur weil Wahlkampf ist und Frau Walker Späh (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) gesagt hat «ich nehme das Postulätchen auch entgegen», dem zuzustimmen, das ist einfach nicht ehrlich. Es ist nicht ehrlich vor dem Hintergrund der CO₂-Situation und es ist nicht ehrlich vor dem Hintergrund, was das kostet. Und vielleicht kann uns die Regierungsrätin, die ja jetzt eine spezialisierte Abteilung für solche Sachen hat, uns sagen, wie viele Millionen das kosten würde, wie viele leere Busse da dann durch den Kanton durchkutschieren, die wirklich nicht nötig sind. Dann machen Sie das, nochmals, via Rufbus, Ruftaxi, das macht Sinn.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP ist bereit, dieses Postulat zu überweisen. Die Diskussion wurde von unserem ehemaligen Partei- und Fraktionsmitglied Hans-Peter Amrein verlangt. Wir sprechen heute Morgen vorwiegend über die Mobilität oder die Mobilitätsbedürfnisse, sei es im ÖV oder im MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Unbestrittenermassen sind nicht alle Gebiete mit dem Angebot des ZVV im selben Masse erschlossen. Wir unterstützen es, wenn ländliche Regionen bessere Verbindungen erhalten. Die Situation auf dem Land kann nicht mit der Situation in der Stadt verglichen werden. In der Stadt wurden Versuche mit Pikmi und Rufbussen durchgeführt. In dichtbesiedelten Gebieten ist eine ausgezeichnete Versorgung mit dem ÖV bereits vorhanden und braucht keine solche Ergänzungen. Wir verlangen nicht um alles in der Welt auf dem Land bessere ÖV-Angebote wie in den urbanen Gebieten. Sollte eine Verbesserung mit den vorhandenen Mitteln möglich sein, begrüßen wir dies. Wir sind aber gespannt, ob der ZVV Möglichkeiten für eine sinnvolle Ergänzung des ÖV-Angebotes in ländlichen Regionen findet. Dieser Bericht wird uns allenfalls Möglichkeiten und Kosten aufzeigen, dann können wir entscheiden. Wir überweisen das Postulat.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Die FDP unterstützt das Postulat auch – im Grundsatz, aber mit ein paar «Aber». Wir erinnern dabei auch an die FDP-Anfrage 124/2019, die insbesondere den Modalsplit beim Freizeitverkehr zugunsten kollektiver Mobilität ins Visier nahm. Dabei ist es in unseren Augen nicht nur denkbar, die Betriebszeiten, wie im Postulat gefordert, zu verlängern. Denkbar ist auch, auf gewissen Linien schon vor dem ordentlichen Betriebsschluss auf kleinere, nicht zwingend fahrplangebundene Fahrzeuge zu wechseln, was oftmals auch ökologisch sinnvoll wäre. Gleichzeitig ist es uns ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass öffentlicher Verkehr nicht zwingend und in jeder Verästelung vom Staat betrieben werden muss, insbesondere dann, wenn es um lokale Feinverteiler geht. So gibt es neben staatlichen Angeboten wie Pikmi mit durchaus auch privaten Angeboten, die die erwähnte Lücke schliessen können. Insofern ist es etwas inkonsistent, wenn man günstige und beliebte Angebote an der Schnittstelle zwischen Individualverkehr und Kollektivverkehr bekämpft, wenn sie von Privaten – ich rede zum Beispiel von Uber (*Fahrdienstleister*) – angeboten werden, dann aber vom Staat die Errichtung öffentlicher Angebote in genau diesem nicht fahrplangebundenen Bereich verlangt. Berlin macht es mit dem privaten Pikmi-Pen-

dant BerlKönig vor. Als weiteres Beispiel werfe ich gerne exemplarisch das Reizwort «Uber» ein, wo mit Uber-Transit auch Kollektiv-Transporte, sogenannte Ride-Poolings, möglich wären. Gerade das nicht fahrplangebundene Angebot kann von Privaten mit Sicherheit günstiger erbracht werden als durch den Staat. Betrachtet man etwa die Vollkosten von Pikmi – die sind bekannt –, so wäre es günstiger, allen Passagieren von Pikmi stattdessen einen Taxi-Gutschein zu geben.

Ein bisschen schmunzeln musste ich schon beim Lesen dieses Postulats. Dieselben Parteien, die uns ständig erklären, dass eigentlich jede Person jede Strecke mit jedem Gepäck und unter allen Umweltbedingungen mit dem Velo zurücklegen soll, ja, dass man sogar Waschmaschinen mit dem Cargo-Bike transportieren soll – Stichwort Simone Brander (*Zürcher Stadträtin und Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement*) –, fordert nun für die letzte Meile einen Ausbau des ÖV bis spät in die Nachtstunden. Offensichtlich trauen Sie Ihrer Velo-Euphorie selber nicht so ganz. Und last but not least sei auch daran erinnert, dass neue ÖV-Angebote stets auch die Gefahr bergen, die Zersiedlung zu fördern, so wie es bei der S-Bahn in erheblichem Ausmass der Fall war. Vielen Dank.

Christoph Ziegler (GLP, Elgg): Es stimmt, der Kanton Zürich hat einen hervorragenden öffentlichen Verkehr. Nur leider kann die Angebotsverordnung nicht überall umgesetzt werden. Es gibt zum Beispiel Dörfer im Kanton, die nach 21 Uhr nicht mehr oder tagsüber überhaupt nicht erreichbar sind. Dieses offen formulierte Postulat will dem Regierungsrat aufzeigen, wie man eine möglichst lückenlose Abdeckung besser erreichen kann. Und vielleicht braucht es da eine gewisse Korrektur der Angebotsverordnung. Natürlich wollen wir keine hellerleuchteten Postautos, die menschenleer mitten in der Nacht durch unsere Landschaft brausen. Deshalb gilt es zuerst einmal die neuartigen Angebote wie Rufbus oder Pikmi voranzutreiben. Zum Beispiel ältere Leute, welche auf den ÖV angewiesen wären, wissen oft nicht genau, was das ist und wie man zum Beispiel einen Rufbus bestellt. Übung macht den Meister. Dazu muss der Kanton aber zuerst solche Angebote bereitstellen und einen langen Atem haben, auch wenn sie sich am Anfang nicht lohnen. Und ich bin mir sicher, dass im Zuge des vermehrten Home-Office es sich immer mehr Leute überlegen, in die schöne Naturlandschaft unseres Kantons zu ziehen und dort vielleicht zwei Tage zu Hause zu arbeiten. Ökologisch gesehen macht es dann Sinn, wenn sie an den anderen Tagen mit dem ÖV in die Ballungszentren pendeln können.

Daneben gilt es, die Streckenführung zu optimieren. Nicht immer fährt ein Postauto nämlich dort durch, wo es die meisten Leute abholen kann. Was für eine Gemeinde gut ist, ist für die Nachbargemeinde weniger zielführend. Da wünsche ich mir, dass der Kanton die Streckenführung überprüft und auch den Mut hat, bei Bedarf einzugreifen.

Wie gesagt, das Postulat ist offen formuliert und es will die Richtung aufzeigen, wohin künftige Diskussionen und Überarbeitungen der Angebotsverordnung gehen sollen. Es ist Zeit, dass das Angebot in ländlichen Räumen überprüft wird.

Auch der weltbeste Taktfahrplan kann immer noch optimiert werden. Die Grünliberalen stimmen der Überweisung zu.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Keine ÖV-Erschliessung am Wochenende, und das an Sonntagen, an denen es alle über die Nebeldecke zieht. Betriebszeiten nur gerade bis um acht, und das an Freitagen, an denen der Ausgang erst anfängt. Wir wissen, der Verkehr ist im Kanton Zürich für 39 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Um die Klimaschäden zu reduzieren, braucht es eine ÖV-Grundversorgung auch in Randstunden und am Wochenende. Aber noch immer ist die Angebotsverordnung nicht umgesetzt. Das Postulat fordert die Sicherstellung der Erschliessung gemäss Angebotsverordnung und eine Prüfung von neuartigen Angeboten. Wir haben das Postulat mitunterzeichnet.

Ich habe die gleiche Kritik wie die SVP: Nur in städtischen Gebieten werden durch den ZVV neue Betriebssysteme wie Pikmi geprüft. Der Kanton besteht aber aus Städten, Agglomerationen und grossen und kleinen Dörfern. Grosse Kantonteile sind mit Weilern und Wachten besiedelt. Ein wichtiger Erfolgsfaktor für den öffentlichen Verkehr sind aber durchgehende Transportketten, auch für den ländlichen Raum und in Nebenverkehrszeiten. Es ist nicht mehr zeitgemäss, die Betriebszeit um acht Uhr enden zu lassen. Den verstärkten Trend – von Christoph Ziegler haben wir es gehört – zu flexiblen Arbeitszeiten und der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, immerhin rund die Hälfte der Gesamtmobilität des Kantons Zürich, soll auch im ländlichen Raum Rechnung getragen und das Angebot in Randstunden und am Wochenende verbessert werden. Gute Verbindungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl im Alltag und in der Freizeit. Die Zürcher Landschaften bieten Naturerlebnisse und Erholung. Leider wird sie häufig durch Stau und Blechlawinen getrübt. Die Belastung ist vor allem für die kleineren Orte an Hotspots gross. Am Bichelsee, wo ich wohne, sind an heissen Sommerwochenenden die Parkplätze übervoll. Es wird wild parkiert ausserhalb der Parkzonen. Die Sicherheitslage ist prekär. Anwohnerinnen und Natur sind mit einer starken Lärm- und Luftbelastung konfrontiert. Abgesehen davon ist es auch für die Besuchenden wenig erfrischend, wenn die schönsten und schützenswerten Gebiete durch unnötigen Autoverkehr beeinträchtigt werden. Es gibt eine Postautohaltestelle «Strandbad Bichelsee», am Wochenende fährt aber kein einziger Kurs. Mit der von uns geforderten Grundversorgung auch an Samstagen und Sonntagen wird der sanfte Tourismus gefördert und die Mobilität zu den Landschaften nachhaltiger gestaltet. Durch technische Entwicklungen gibt es zunehmend Transparenz über mögliche Angebote. Andere Kantone machen es uns vor: Sie denken Freizeitverkehr, Pendlerverbindungen und Schülertransporte zusammen. Im Kanton Zürich fahren Unmengen von kommunalen Kleinbussen täglich mehrmals die gleiche Route für Schülerinnen und Schüler. Im Kanton Zürich gelang es nicht, den öffentlichen Verkehr gesamthaft zu denken.

Eine Grundversorgung mit mindestens einem Stundentakt im gesamten Siedlungsgebiet würde viele kommunale Transporte unnötig machen. Kinder lernen sich im öffentlichen Verkehr zu bewegen, zu Stosszeiten würden Strassen entlastet. Es ist Zeit, die Grundversorgung neu zu definieren. Auch vor dem Hintergrund

der ökologischen Herausforderungen braucht es im ganzen Kanton eine tägliche ÖV-Erschliessung von früh bis spät. Stimmen Sie der Überweisung dieses Postulates zu.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Bewohnerinnen und Bewohner der Randgebiete haben nicht nur die gleichen Pflichten, sondern auch die gleichen Rechte wie die Menschen im urbanen Kantonsgebiet. Das gilt auch für die Mobilität. Auch bei uns gibt es Personen, die nicht, die noch nicht oder die nicht mehr auf ein Auto zurückgreifen können. Viele davon sind übrigens auch noch Steuerzahler, die den ZVV mitfinanzieren dürfen, das nur so nebenbei. Es braucht auch im ÖV grundsätzlich eine Gleichbehandlung aller, das heisst in diesem Fall: ein Zugang zu Bus und Bahn in allen Siedlungsgebieten zwischen 6 Uhr und 24 Uhr. Natürlich will niemand, dass leere Busse und Züge im Kanton herumkurven. Da gibt es Grenzen in Sachen Kosten und Energieeffizienz. Darum wird im Postulat auch ausdrücklich verlangt, dass nicht fahrplangebundene Angebote geprüft werden. Es ist ebenfalls klar, dass sich die Landbevölkerung auch in Zukunft möglichst auf das reguläre Fahrplanangebot ausrichten wird und Rufbusse und ähnliche Angebote nur in Ausnahmefällen in Anspruch nehmen wird, davon bin ich sehr überzeugt. Aber diese Möglichkeit der Mobilität muss auch in den Randregionen bestehen.

Ich danke der Regierung für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen und Verbesserungen zu prüfen. Dem Ratspräsidium danke ich, dass das Geschäft so schnell wieder auf die Traktandenliste gekommen ist und damit das Verzögerungsmanöver des Herrn Amrein weitgehend ausgebremst wird. Und Ihnen allen danke ich, dass Sie fast einstimmig dieses Postulat überweisen werden.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Das ist ja eigentlich ein grösseres Thema, das hier um 11 Uhr 45 noch angeschnitten wird. Es geht um ein Postulat, das zuerst überwiesen werden soll, und wir können das schlussendlich auch noch ausführlicher mit der Postulatsantwort definieren. Die ganze Diskussion muss man vielleicht ein bisschen erweitern, das Postulat selber steht in einen gesamtheitlichen Kontext. Grundsätzlich: Was bedeutet die Grundversorgung? Ab wann, ab welcher Grösse soll es einen Anschluss geben? Und ab wann und ab welcher Grösse soll dieser Anschluss auch zum Beispiel im Halbstundentakt erfolgen, um eine durchgehende Verbindung vom Zug, der beim Bahnhof hält, sicherzustellen, im Halbstundentakt dann auch abends, nicht nur von fünf bis sieben Uhr, wenn gerade alle Leute heimgehen, sondern immer einen Anschluss gewähren? Das betrifft die ein bisschen grösseren Orte. Ich habe hierzu auch in Anbetracht dieses Postulates, das sich vor allem mit den abends nicht erschlossenen Orten befasst, auch noch eine Anfrage (KR-Nr. 437/2022) gemacht, die man auch in diesem Kontext sehen kann und die das auch thematisiert: Ja, was ist denn mit grösseren Ortschaften? Ich habe dort beispielsweise die Linien, die mir näher sind, weil ich sie kenne, die Linie 615, die Erschliessung der Ortschaft Rickenbach nahe bei Winterthur, 700 Leute. Da gibt es den Bahnhof Rickenbach-Attikon, aber der Bus in die eigentliche Ortschaft, die immerhin 700 Einwohner hat, fährt nur jede Stunde ausserhalb

der absoluten Hauptbetriebszeiten. Noch grösser ist beispielsweise Rheinau mit 1300 Einwohnern. Die ÖV-Erschliessung über den Bahnhof Marthalen nach Rheinau: Das Postauto fährt nur alle Stunden, man hat dann also einen ÖV-Anschluss, eine S-Bahn, die jede halbe Stunde fährt. Die nützt einem aber gar nichts, da die anschliessende Verbindung nicht vorhanden ist, obwohl man selbst in grösseren Ortschaften wohnt. Und ich denke, wir müssen heute in solch einem Kontext auch hierüber diskutieren, quasi ab wann soll hier der Standard erhöht werden und vielleicht auch bis wann oder zu welcher Uhrzeit ein Halbstundentakt auch gewährleistet werden soll; je nachdem vielleicht wirklich nicht bis Betriebschluss, aber dieser soll zumindest erweitert werden. Mich würde es freuen – ich habe dazu bereits eine Anfrage eingereicht –, wenn das auch im Rahmen dieses Postulats ein bisschen gesamtheitlicher betrachtet würde. Ich denke, dies ist inzwischen an der Zeit. In den städtischen Regionen haben wir dies bereits, und ich denke auch in Anbetracht dessen, dass wir ja auch als Ziel haben, den Modalsplit zu verschieben. Und auch wenn uns die Geschichte des ZVV eines lehrt, nämlich, dass ein besseres Angebot auch mehr Nachfrage schafft, beziehungsweise ein besseres Angebot definitiv den ÖV fördert, auch in diesem Kontext sollte die Richtung klar sein, dass wir hier als Nächstes darüber diskutieren, wo und wie wir diese Grundabdeckung verbessern können. Die Alternative Liste wird dieses Postulat überweisen. Besten Dank.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Zu den Voten muss ich jetzt doch etwas sagen. Ich bin doch einigermaßen erstaunt, wenn ich die Erschliessung anschau, zum Beispiel bei uns im Zürcher Weinland, und was da noch angedacht ist, da wird vieles gemacht. Auch mit der nächtlichen Versorgung wird sehr viel gemacht. Und wer mit dem ÖV an den Bichelsee will, kann das machen, indem er an den Nussbaumersee kommt mit der Zürcher Linie und dort die Badi benutzen kann. Nein, Spass beiseite, wir jammern hier also auf einem sehr hohen Niveau. Es wird sehr viel gemacht in den Regionen und geplant. Der Verkehrsverbund macht das auch und ich bitte Sie doch, auf dem Boden zu bleiben und, wenn Sie weitere Anträge stellen, diese vorgängig auch mit den richtigen Leuten zu besprechen. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nur ganz kurz, ich wohne im Quartier in der Stadt Zürich, in dem es das Pikimi gibt. Und man muss sehen, wenn man das Einzugsgebiet des Pikmi-Busses, das ein bestehendes Angebot kannibalisiert hat, anschaut, dann sind dort 56'000 Einwohner ansässig. Das heisst also: So einen kleinen Bus kann man am Abend und in Randstunden schon füllen. In den Gemeinden draussen wird es schwieriger. Und wenn es schwieriger wird, wird es auch so sein, dass, wenn man es gesamtheitlich anschaut, wie Manuel Sahli das gesagt hat, ein anderes Problem entsteht, ein arbeitsrechtliches: Es wird nachher Arbeit auf Abruf sein, denn diese Fahrer werden nicht einfach den ganzen Tag warten dürfen, dass sie fahren können für eine kleine Region irgendwann am Abend in einer Randstunde, sondern die werden aufgeboten. Und dann haben wir Arbeit auf Abruf. Ich weiss nicht, ob die linke Ratsseite das fördern möchte. Ich

bin der Meinung, es braucht dieses Postulat nicht und ich werde es auch nicht unterstützen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Nur noch ganz kurz: Für das Schliessen der heutigen Angebotslücken in den Randstunden und am Wochenende sollen ja jetzt neuartige Angebote wie Pikmi oder Rufbusse oder Ruftaxis oder was auch immer geprüft werden. Wir sind vom ZVV bereit, dies entgegenzunehmen. Denn der ZVV analysiert ja bereits heute sporadisch aufgrund der GIS-Daten (*Geografisches Informationssystem*) die Angebotsverordnung in den Teilen, in denen wir noch nicht so gut erschlossen sind, wie wir uns das wünschen. Und wir sind daran interessiert, hier auch einmal den umfassenden Blick auf die aktuelle Situation zu werfen, wo dies eben möglich und sinnvoll ist. Und was ganz entscheidend ist: Neue Angebote, wie zum Beispiel die Rufbusse, werden von uns schon als kostengünstige Möglichkeit zur Schliessung von Angebotslücken beurteilt und auch diskutiert. Das heisst, es kann eine Kostenoptimierung stattfinden. Wir können der Nachfrage gerecht werden. Und wir hoffen natürlich auch, dass wir einen positiven Aspekt auf den Modalsplit haben. Und in diesem Sinne freuen wir uns auf den Bericht, den wir dann ausarbeiten dürfen. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal: Danke, liebe Kollegin von der FDP, die mir dieses Zeichen gemacht hat (*der Votant macht eine ausladende Bewegung mit beiden Armen*), ich musste es tun. Denn, Frau Regierungsrätin, Sie sind bereit abzuklären. Haben Sie es nicht gemacht bis jetzt? Meines Wissens wurde es in meiner Region gemacht. Und ich habe vorher eine Frage gestellt: Was kostet diese Utopie? Und ich möchte von Ihnen wissen, was diese Utopie kostet, und diese Zahlen haben Sie auf dem Tisch und deshalb haben Sie es bis jetzt nicht gemacht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 6 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 88/2022 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.