

Sitzung vom 3. Juli 2019

642. Anfrage (Freizeitverkehr vermehrt mit ÖV abwickeln)

Die Kantonsräte Hans-Jakob Boesch und Marc Bourgeois, Zürich, sowie Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, haben am 15. April 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Ein grosser Anteil (rund 40 Prozent) am Verkehrsaufkommen macht der Freizeitverkehr aus. Anders als beim Pendlerverkehr besteht für den Freizeitverkehr mit Ausnahme des Nachtnetzes kaum ein massgeschneidertes Angebot seitens des ZVV; die überfüllten Parkplätze bei Erholungsgebieten wie z. B. Greifensee und Katzenssee oder bei Freizeiteinrichtungen wie z. B. dem Zürich Zoo sind Ausdruck davon. Will man mehr Menschen dazu bewegen, (auch) in ihrer Freizeit vermehrt den ÖV zu verwenden, müsste entsprechend das ZVV-Angebot noch stärker auch auf die Mobilitäts-Nachfrage in der Freizeit ausgerichtet werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stark ist das heutige ZVV-Angebot (hinsichtlich Linienführung, Fahrpläne/Anschlüsse, Preisgestaltung) bereits auf die Nachfrage in der Freizeit ausgerichtet? Welche gut frequentierten Freizeit-Destinationen im Einzugsgebiet des ZVV sind bereits mit dem ZVV gut bis sehr gut erschlossen? Welche gut frequentierten Freizeit-Destinationen im Einzugsgebiets des ZVV sind mit dem ÖV gar nicht oder nur schwer zu erreichen und werden deshalb vornehmlich mit dem Auto besucht?
2. Bei welchen Freizeit-Destinationen und auf welchen Strecken würde eine bessere Erschliessung mit dem ÖV Sinn machen (auch mit flexiblen Kursen, Tangentialverbindungen etc.)? Bei welchen nicht? Bitte begründen.
3. Was für zusätzliche Investitionen und Betriebskosten wären grob nötig, um die mit dem ÖV nicht oder nur schlecht erschlossenen, gut frequentierten Freizeit-Destinationen neu mit dem ÖV zu erschliessen?
4. Mit was für Schwierigkeiten wäre eine solche Erschliessung verbunden (z. B. unregelmässiger Fahrplan, ungenutztes Angebot bei schlechtem Wetter etc.)?
5. Ist abschätzbar, wie viele Personen dank eines solchen zusätzlichen Freizeit-Angebots vom Auto auf den ÖV umsteigen würden und wie viele Zusatzeinnahmen durch den zusätzlichen Billettverkauf generiert werden könnten?

6. Wie würde sich der Kostendeckungsgrad des ZVV verändern?
7. Gibt es Freizeit-Destinationen, die zwar gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind, aber trotzdem von den Besucherinnen und Besuchern nicht mit dem ÖV, sondern mit dem Auto angefahren werden? Falls ja, welche sind das, und worin liegt der Grund für die tiefe Nutzung des ÖV-Angebots?
8. Gibt es weitere bzw. andere Massnahmen, die aus Sicht des Regierungsrates ergriffen werden könnten, damit mehr Personen auch in ihrer Freizeit den ÖV nutzen (z. B. bessere Informationen über die Erreichbarkeit mit dem ÖV)?
9. Würde es der Regierungsrat grundsätzlich begrüssen, in der ZVV-Strategie der Erschliessung der gut frequentierten Freizeit-Destinationen mehr Gewicht beizumessen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Jakob Boesch und Marc Bourgeois, Zürich, sowie Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, wird wie folgt beantwortet:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) bezweckt, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen erschliesst (§§ I und II PVG). Das erforderliche Liniennetz verbindet Wohngebiete mit Schwerpunkten von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, aber auch mit regionalen Einrichtungen und Einkaufsorten für den Freizeit- und Einkaufsverkehr. Das Liniennetz ist dabei so auszugestalten, dass ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist (§ 6 Abs. 4 Angebotsverordnung; LS 740.3).

Diese Anforderungen bedingen unter anderem, dass für eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eine gewisse Nachfrage vorhanden ist, die sich zum einen bündeln lässt und zum anderen mit einer gewissen Regelmässigkeit auftritt. Diese Voraussetzungen gelten auch für den Freizeitverkehr, insbesondere bei der Beurteilung der Frage, ob sich ein Gebiet mit einem Freizeitangebot durch den öffentlichen Verkehr sinnvoll und wirtschaftlich erschliessen lässt.

Der Sammelbegriff «Freizeitverkehr» umfasst sehr vielfältige Tätigkeiten mit entsprechend unterschiedlichen Bündelungseffekten. Er teilt sich gemäss Mikrozensus auf in die Kategorien Besuche bei Verwandten oder Bekannten, Gastronomiebesuche, Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen, aktiver Sport, Wanderungen, Velofahrten, passiver Sport, nichtsportliche Aussenaktivitäten (z. B. Spazieren), unbezahlte Arbeit, Vereinsaktivitäten, Religion und übrige Aktivitäten.

2015 entfielen über 60% der Freizeitwege auf die drei Kategorien Besuche bei Verwandten oder Bekannten, Gastronomiebesuche und nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z. B. Spazieren). Es handelt sich um Aktivitäten, die dank des gut ausgebauten Liniennetzes und der Betriebszeiten in der Regel auch sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können. Tätigkeiten ausserhalb des eigentlichen Siedlungsgebietes (z. B. «Wanderungen» mit 2,4% Anteil an den Freizeitwegen) spielen nur eine deutlich untergeordnete Rolle im Segment des Freizeitverkehrs.

Die in der Anfrage enthaltene Aussage, dass der Freizeitverkehr rund 40% des Verkehrsaufkommens ausmacht, ist auch in diesem Licht zu betrachten. Der Begriff Freizeitverkehr ist vor allem als sachliche Abgrenzung zu den weiteren Verkehrsarten wie beispielsweise dem Pendlerverkehr zu verstehen. Auf dem Netz des öffentlichen Verkehrs überlagern sich die verschiedenen Verkehrsarten, wobei zu gewissen Zeiten der Pendlerverkehr überwiegt, zu anderen Zeiten beispielsweise der Einkaufs- und Freizeitverkehr. In der Regel kann daher davon ausgegangen werden, dass alle Gebiete, die mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, auch für den Freizeitverkehr erschlossen sind.

Zu Fragen 1 und 2:

Die Freizeitdestinationen im Kanton Zürich werden nicht systematisch erfasst. Über 95% der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich sind durch den öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen. Das dadurch abgedeckte Gebiet deckt sich im Wesentlichen mit dem Gebiet, in dem die überwiegende Zahl der Freizeitwege stattfinden. Regelmässige Taktfolgen und abgestimmte Anschlüsse bilden aus über 400 Linien ein gut funktionierendes öV-Netz. Damit können die meisten Aktivitäten, die dem Freizeitverkehr zuzuordnen sind, beinahe vollständig und attraktiv mit dem bestehenden Angebot abgewickelt werden. Dies gilt insbesondere für die Städte und Agglomerationen. Aber auch die Freizeitwege, die von der Stadt Zürich in Gemeinden ausserhalb der Agglomeration führen, weisen gemäss der Beurteilung durch den Mikrozensus 2015 einen für die Schweiz hohen öV-Anteil von 50% aus (trimodaler Modal Split).

Auch die eher ländlichen Regionen und kleineren Siedlungsgebiete sind in der Regel mit einer Grundversorgung im Stundentakt gut oder mit dem Halbstundentakt der S-Bahn sehr gut erschlossen, wodurch auch die dort stattfindenden Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr gut abgedeckt sind. Destinationen ausserhalb der Siedlungsgebiete wie z. B. Naturschutzgebiete können aufgrund der starken saisonalen und witterungsbedingten Schwankungen der Nachfrage oft nur schwer mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn dafür eine separate Linie erforderlich wird. Ver-

schiedene Versuchsbetriebe (z. B. Erschliessung Sihlwald und Naturschutzzentrum Wildnispark Zürich mit einer Buslinie) zeigten eine geringe Nachfrage und mussten deshalb wieder eingestellt werden. Neue Linien, die einzig der Erschliessung von eher abgelegenen Freizeitdestinationen dienen, sind in der Regel wegen der geringen Auslastung unwirtschaftlich und unökologisch. Dazu kann auch auf die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 156/2013 betreffend Öffentlicher Verkehr an die Thurauen verwiesen werden.

Zu Fragen 3, 4 und 6:

Neuerschliessungen von Gebieten mit Freizeitaktivitäten ausserhalb der Siedlungsgebiete lassen sich in der Regel mit dem bestehenden Angebot kaum kombinieren und bringen kaum Synergieeffekte. Der Einsatz eines einzelnen Busses führt pro Destination zu jährlichen Betriebskosten von Fr. 200 000 (Betrieb nur am Wochenende) bis Fr. 500 000 (Bedienung während der ganzen Woche mit verkürzter Betriebszeit). Da die Nachfrage für diese Art der Freizeitdestinationen saisonal und witterungsbedingt stark schwankt, sind eine geringe durchschnittliche Auslastung und geringe Einnahmen zu erwarten. Der Kostendeckungsgrad des ZVV insgesamt würde sich verschlechtern. Dies stünde im Widerspruch zum gesetzlichen Auftrag einer wirtschaftlichen Betriebsführung, aber auch zum Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 5. März 2018 (Vorlage 5370a). Dieser legt fest, dass eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads angestrebt werden soll.

Zu Fragen 5 und 7:

Auch bei Freizeitdestinationen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, wählt ein Teil der Besucherinnen und Besucher den motorisierten Individualverkehr (MIV) für die Anreise. Mögliche Gründe sind kürzere Reisezeiten bei Verfügbarkeit eines eigenen Autos oder der Kostenvergleich, falls mehrere Reisende zusammen unterwegs sind. Die in der Anfrage angesprochenen überfüllten Parkplätze beim Zoo Zürich, der durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen ist, dürften eher Ausdruck von punktuell auftretenden Nachfragespitzen beim Zusammentreffen mehrerer Faktoren wie z. B. gutes Wetter an Feiertagen sein. Der Zoo Zürich weist einen beachtlich hohen öV-Anteil von 45% auf (bimodaler Modal Split öV/MIV).

Zu Frage 8:

Zur Förderung des Freizeitverkehrs wurden vom ZVV und den Verkehrsunternehmen eigene strategische Geschäftsfelder mit eigenen Marktbearbeitungskonzepten entwickelt. Grundlage bildet das bestehende

öV-Angebot mit der darauf aufbauenden besonderen Marktbearbeitung für den Freizeitverkehr. Ein Kernstück ist das Partnermarketing, bei dem über 60 Partner aus dem Freizeitmarkt den öffentlichen Verkehr in die eigene Kommunikation prominent einbinden. Mit mehreren Partnern wurden zudem attraktive Kombi-Angebote entwickelt, die der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden (z. B. Alpamare, Landesmuseum, Rheinfall, Technorama, Zoo Zürich).

Ergänzt wird dieser Ansatz durch gezielte temporäre Aktionen, wobei die Kommunikationsplattformen aller öV-Partner genutzt werden. Die Kommunikation erfolgt je nach Zielpublikum über Prospektfächer, Schüttkörbe und Plakatständer sowie online über passende Promotionskanäle und Partnerschaften zu Ausflugs- und Freizeitportalen.

Zusätzlich pflegt der ZVV verschiedene Medienpartnerschaften mit dem Ziel, dass der öffentliche Verkehr bereits beim Reiseentscheid präsent ist und für die Anreise in Betracht gezogen wird. Über den Online-Fahrplan oder die Fahrplan-App des ZVV bestehen ausserdem schnelle und unkomplizierte Möglichkeiten der Verbindungssuche nach Haltestellen, Adressen oder wichtigen Zielorten (points of interest). Die Unterseite «Freizeit und Events» auf der Website des ZVV wird durchschnittlich rund 65 000-mal pro Monat oder mehr als 2000-mal pro Tag besucht.

Daneben fördern auch die Verkehrsunternehmen den Freizeitverkehr durch zahlreiche eigene Aktivitäten, die entweder einen Bezug zum jeweiligen Unternehmen, zu dessen Angebot oder zum regionalen oder lokalen Tätigkeitsgebiet usw. haben.

Neuere Entwicklungen gehen in Richtung von multimodalen Mobilitätsplattformen, mit denen verschiedene Mobilitätsangebote, Auskünfte und Informationen nutzerfreundlich zugänglich gemacht werden. Die Angebote beziehen sich in der Regel auf grössere Gebiete und umfassen auch Freizeitdestinationen. Während Fahrplan-Apps naturgemäss primär von Personen genutzt werden dürften, die bereits einen Bezug zum öffentlichen Verkehr haben, können mit multimodalen Plattformen auch andere Nutzergruppen angesprochen werden. Damit tragen multimodale Plattformen auch dazu bei, die Angebote des öffentlichen Verkehrs besser bekannt zu machen.

Zu Frage 9:

Der Kantonsrat beschliesst alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, letztmals mit Beschluss vom 5. März 2018 (Vorlage 5370a). Dabei legt er unter anderem regelmässig die Ziele und Stossrichtungen für die Angebotsentwicklung und die Finanzierung fest. Diese Entwicklungsgrundsätze wirken sich – wie eingangs ausgeführt – auch

auf das Angebot im Freizeitverkehr aus. Der Freizeitverkehr ist somit Teil der vom Kantonsrat festgelegten Grundsätze. Ausserdem zeigt der ZVV im dazugehörigen Strategiebericht jeweils die neusten Entwicklungen im Freizeitverkehr und die Massnahmen der Marktbearbeitung auf (Kapitel Marktentwicklung, Wettbewerbsposition, Nachfrage, Nachtnetz und Marktbearbeitung).

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli