

Sitzung vom 1. Februar 2023

115. Anfrage (Halbstundentakt für Busverbindungen auf dem Land)

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, hat am 14. November 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Während die ÖV-Verbindungen in den Städten gut sind, funktionieren diese auf dem Land wesentlich schlechter. Trotz Klimakrise ist dadurch die Benützung des Autos vielfach unumgänglich und Kinder sind auf Elterntaxis angewiesen.

So verkehren die S-Bahnen abgesehen von Verstärkerlinien noch regelmässig und im Halbstundentakt bis Betriebsschluss. Dies hilft jedoch wenig, wenn der benötigte Bus abends nur noch stündlich oder gar nicht mehr verkehrt. So verkehren beispielweise ab Bahnhof Rüti drei Buslinien abends gar nicht mehr oder vom Bahnhof Rickenbach-Attikon kommt man trotz Halbstundentakt der S-Bahn abends und am Wochenende nur im Stundentakt ins zwei Kilometer entfernte namensgebende Dorf Rickenbach. Und selbst grössere Gemeinden wie Rheinau besitzen die meiste Zeit nur einen Stundentakt.

Während der ZVV-Strategiebericht festhält, dass «nachfragestarke Buslinien in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften vorangetrieben» werden sollen, scheint eine strategische Aussage hierfür für regionale Linien zu fehlen. Dies obwohl bekannt ist, dass ein besseres Angebot auch den Umstieg auf den ÖV fördert.

Daher stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Besitzt der ZVV eine Strategie für die ÖV-Entwicklung ausserhalb der grossen Städte?
2. Während es auf dem Bahnnetz bereits einen durchgehenden Halbstundentakt gibt, gibt es strategische Überlegungen, diese auch auf das Regionallinien für Orte ab einer bestimmten Grösse festzusetzen?
3. Wäre der Regierungsrat bereit, einen Halbstundentakt für Ortschaften ab 700 Einwohner ganz oder teilweise (beispielweise wochentags bis 22 Uhr) vorzuschreiben?
Welche Buslinien respektive Ortschaften wären von solch einer Änderung betroffen?
4. Neue Buslinien werden vielfach in einem zweijährigen Testbetrieb eingeführt, die Kosten werden dabei jeweils mitunter von Dritten oder Gemeinden mitgetragen. Wäre es denkbar, eine solche Taktverdichtung in einem Testbetrieb einzuführen, an dem sich der Kanton beteiligt?

5. Welche Kosten würden pro Kurspaar schätzungsweise entstehen, wenn die Linien 615 (Bhf. Rickenbach-Attikon – Altikon) und 620 (Bhf. Marthalen – Rheinau) zukünftig im Halbstundentakt verkehren würden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Manuel Sahli, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

Mit den «Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» (ZVV-Strategie) legt der Kantonsrat jeweils die gewünschte Entwicklung für alle Verkehrsmittel und für sämtliche Regionen im Kanton Zürich fest – letztmals mit Beschluss vom 21. Februar 2022 für die Jahre 2024–2027 (Vorlage 5730a). Wie im erläuternden Bericht zur ZVV-Strategie ausgeführt, ist ein zentraler Erfolgsfaktor für das Busnetz eine hohe und durchgängige Servicequalität, die neben anderen Kriterien auch einen dichten Fahrplan anstrebt. Dabei ist jedoch stets der Grundsatz eines wirtschaftlichen öffentlichen Verkehrs gemäss § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) zu beachten, der einer flächendeckenden Einführung eines dichten (halbstündlichen) Takts im Busnetz entgegensteht. Auch die konkretisierenden Vorgaben in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) stehen in Einklang mit den genannten Anforderungen einer hohen Servicequalität bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit des Angebots.

Der Ausbau der Buslinien erfolgt gestützt auf diese Vorgaben schrittweise und abgestimmt auf die tatsächliche Nachfrage. Zur Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Wirtschaftlichkeit ist gemäss Analysen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für einen durchgehenden Halbstundentakt eine Mindestgrösse von 4000 Einwohnerinnen und Einwohnern im entsprechenden Siedlungsgebiet erforderlich. Für einen Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten und einen Stundentakt während den übrigen Zeiten wird eine Mindestgrösse von 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern vorausgesetzt.

Ein Halbstundentakt für sämtliche Ortschaften ab 700 Einwohnerinnen und Einwohnern würde somit den genannten übergeordneten Vorgaben, namentlich der gesetzlich vorgeschriebenen Wirtschaftlichkeit, widersprechen. Der Erlass einer entsprechenden Vorschrift durch den Regierungsrat wäre dementsprechend nicht zweckmässig und aufgrund der entgegenstehenden gesetzlichen Vorgaben auch gar nicht zulässig.

Sodann erübrigt sich eine vertiefte Auseinandersetzung mit den potenziell betroffenen Ortschaften. Es kann aber festgehalten werden, dass bereits mit dem heutigen, den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Verkehrsangebot rund drei Viertel der Ortschaften im Verbundgebiet mit mehr als 700 Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Bahnhof durchgehend oder weitestgehend im Halbstundentakt durch Buslinien erschlossen sind.

Zu Frage 4:

Gemäss § 20 PVG sind Transportunternehmen und Gemeinden berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Verkehrsangebote zu bestellen, die zum Verbundtarif genutzt werden können. Die Kosten solcher Verkehrsangebote tragen die betreffenden Transportunternehmen oder Gemeinden, unter Anrechnung eines Einnahmenanteils. Gestützt auf diese Bestimmung könnten die vorliegend thematisierten Taktverdichtungen durch die betroffenen Gemeinden bestellt werden. Die Kosten wären indessen allein durch die Gemeinden zu bezahlen, ohne Beteiligung des Kantons. In der Regel würde nach vier Betriebsjahren geprüft, ob eine Übernahme des Angebots in das Verbundangebot aus verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Gründen möglich und zweckmässig ist. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen dürfte dies aber bei den fraglichen Busangeboten zumindest vorerst kaum der Fall sein.

Daneben hat der ZVV gemäss § 10 der Angebotsverordnung die Möglichkeit, selbst neue Angebote als Versuchsbetrieb einzuführen. Auch dies würde jedoch aufgrund der übergeordneten gesetzlichen Vorgaben voraussetzen, dass von einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit der versuchsweise eingeführten Angebote ausgegangen wird.

Zu Frage 5:

Die Linie 615 verkehrt auf der Strecke Bahnhof Rickenbach-Attikon-Ellikon-Altikon. Von Montag bis Freitag tagsüber wird der Abschnitt Bahnhof Rickenbach-Attikon-Ellikon im Halbstundentakt bedient. Auf dem Abschnitt Ellikon-Altikon wird ein Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten angeboten. Am Abend sowie am Wochenende verkehrt die Linie im Stundentakt. Die zusätzlichen, durch einen durchgehenden Halbstundentakt verursachten Betriebskosten würden jährlich rund 0,4 Mio. Franken betragen.

Die Linie 620 verkehrt im Stundentakt zwischen dem Bahnhof Martthalen und Rheinau. Während den Hauptverkehrszeiten werden Verdichtungskurse angeboten, die zusammen mit dem Grundtakt ein ungefähr halbstündliches Angebot ergeben. Die zusätzlichen Betriebskosten für einen durchgehenden Halbstundentakt würden jährlich rund 0,6 Mio. Franken betragen.

Den genannten zusätzlichen Betriebskosten steht eine geringe Nachfrage während den Betriebszeiten mit Stundentakt gegenüber: Die stündlichen Kurse der Linie 615 wochentags in den Abendstunden weisen auf dem am stärksten genutzten Abschnitt im Durchschnitt ungefähr vier Fahrgäste auf. Am Wochenende werden die stündlichen Kurse von ungefähr sechs (samstags) bzw. vier (sonntags) Fahrgästen genutzt. Die stündlichen Kurse im Abschnitt Ellikon–Altikon werden lediglich von ungefähr einem Fahrgast pro Kurs benutzt. Auf der Linie 620 weisen die stündlichen Kurse zwischen Marthalen und Rheinau von Montag bis Freitag ungefähr zehn, an Samstagen ungefähr elf und an Sonntagen ungefähr acht Fahrgäste auf. Die genannten Nachfragezahlen beruhen auf Fahrgasterhebungen aus dem Pandemiejahr 2021. Sie sind aber gleichwohl aussagekräftig, da die Nachfrage auf den beiden Linien 2021 im Durchschnitt nur rund 20% unter dem Niveau vor der Pandemie lag. Selbst wenn mit einem Ausbau des Angebots der Linien 615 und 620 zum durchgehenden Halbstundentakt zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten, würde die Anzahl Fahrgäste voraussichtlich weniger stark ansteigen als die Anzahl der Kurse. Somit würde die Nachfrage pro Kurs weiter abnehmen. Ein solcher Angebotsausbau auf den Buslinien 615 und 620 wäre daher nicht zweckmässig.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli