

Sitzung vom 28. Januar 2026

76. Postulat (ÖV-Offensive in nicht-urbanen Räumen)

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, und Manuel Sahli, Winterthur, sowie Kantonsrätin Theres Agosti, Turbenthal, haben am 3. November 2025 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten die Leitsätze und Ziele des Gesamtverkehrskonzept (GVK) so anzupassen, dass ein ÖV-Ausbau auch in nicht-urbanen Räumen möglich wird.

Insbesondere soll in nicht-urbanen Räumen gemäss Raumordnungskonzept die Angebotsverordnung gewährleisten sein.

Hierfür soll ein Umsetzungsprogramm im Rahmen der ZVV-Strategie vorgelegt werden. Demnach sind Ortschaften mit mehr als 300 Einwohner/-innen, Arbeits- oder Ausbildungsplätze stündlich, mindestens jedoch mit 12 Kursen pro Tag und Richtung zu erschliessen.

Begründung:

Alle Menschen im Kanton Zürich haben das Anrecht auf eine Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr. Dies ist aber leider nicht im ganzen Kanton Zürich gegeben.

Fahrten aus dem nicht-urbanen Raum sind oft länger als andere Strecken. Damit tragen sie einen grossen Teil zu den Autofahrten bei. Wenn nur schon ein Teil dieser Reisen auf den ÖV verlagert werden kann, sinkt der Autoanteil im Modalsplitt.

Insbesondere bei Neuentwicklungen und Verdichtungen ist es wichtig, von Anfang an eine Grundversorgung mit Bus vorzufinden. Sonst steigt man notgedrungen ins Auto und ändert diese Gewohnheit nur sehr selten.

So nützt ein Angebotsausbau auf dem Land den Menschen dort und den Städten und Agglomerationen, da dort weniger Autoverkehr zu erwarten ist.

In den Städten und Agglomerationen ist die Angebotsverordnung bereits erfüllt. Darum fokussiert dieses Postulat auf die nicht-urbanen Räume.

NeMo.bil¹ hat den Deutschen Mobilitätspreis 2024 gewonnen. Vielleicht wäre das Mobilitätskonzept mit leichten, elektrisch-autonomen und digital vernetzten Fahrzeugen einen Pilot wert bei uns.

¹ <https://nemo-bil.de/projekt/>

Und auch in Gland wurde ein ähnlicher Pilotversuch² mit einem elektrischen und modularen Shuttle gestartet.

Diese digitale Weiterentwicklung der Ruftaxis, die in unserem Kanton leider nie richtig genutzt wurden, bietet ganz neue Möglichkeiten, die es auch bei uns auszuprobieren gilt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Felix Hoesch, Zürich, Manuel Sahli, Winterthur, und Theres Agosti, Turbenthal, 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 Finan-

² https://www.mobilservice.ch/de/news/news-dossiers/pilotversuch-shuttle-gland-3254.html?_fumanNewsletterId=300244:903fcbede96b667820e957a8d01a1e18

zierung 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 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

Das vorliegende Postulat zielt in dieselbe Richtung wie bereits das Postulat KR-Nr. 88/2022 betreffend ZVV-Grundversorgung in Randstunden und am Wochenende.

Seit der Berichterstattung zu diesem Postulat haben sich die Rahmenbedingungen nicht verändert bzw. liegen keine neuen Erkenntnisse vor. Wie der Regierungsrat schon damals festgestellt hat (Vorlage KR-Nr. 88a/2022), ist der Kanton Zürich bereits heute zum allergrössten Teil angemessen, in geeigneter Form und in guter Qualität durch den öV erschlossen. Gebiete und Orte ohne öV-Anschluss gibt es nur sehr wenige. Besonders in nachfrageschwachen Gebieten und zu Randstunden stellt sich aufgrund des gesetzlichen und politischen Auftrags des ZVV aber auch die Frage der Wirtschaftlichkeit des öV-Angebots bzw. der Verhältnismässigkeit des Einsatzes öffentlicher Gelder. Unter anderem auch aus diesem Grund wurden bereits verschiedene alternative Angebotsformen geprüft und teilweise eingeführt. Gegenwärtig läuft das Pilotprojekt iamo im Furttal, das den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge prüft. Es liegen hierzu jedoch noch keine abschliessenden Ergebnisse vor.

Wichtig für die Qualität und Nutzung solcher alternativer Angebote ist, dass sie sowohl in den ZVV-Tarif als auch in die verschiedenen Kanäle der Fahrgastinformation integriert und möglichst einfach merkbar sind. Darüber hinaus spielt aber auch die Wirtschaftlichkeit eine zentrale Rolle: Obwohl die Betriebskosten der alternativen Angebotsformen je nach Ausgestaltung geringer sein können als diejenigen eines regulären Linienbetriebs, weisen die alternativen Angebote aufgrund der geringen Nachfrage in der Regel einen deutlich tieferen Kostendeckungsgrad auf als der ZVV-Durchschnitt (vgl. Kostendeckungsgrad ZVV im Jahr 2023: 65%). Besonders die Angebote mit Voranmeldung schneiden bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad schlecht ab. Aus diesen Gründen wurde denn auch der Versuchsbetrieb «Pikmi» der Verkehrsbetriebe Zürich weder verlängert noch in das ZVV-Angebot aufgenommen. Hinzu kam in jenem Fall, dass keine substanzielle Verschiebung des Modal Splits erreicht werden konnte.

Der ZVV wird seinen gesetzlichen Auftrag zur Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem öV-Angebot gemäss Angebotsverordnung auch weiterhin zielgerichtet verfolgen und das Angebot im gesamten Kanton im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten laufend verbessern. Die strategischen Ziele und konkretisierenden Stossrichtungen werden dabei alle zwei Jahre im Rahmen der ZVV-Strategie vom Kantonsrat beschlossen. Gemäss der geltenden ZVV-Strategie 2025–2029 liegt der Fokus wie bereits erwähnt im Bereich des Busnetzes auf der Aufwertung

nachfragstarker Linien in urbanen Gebieten. Auch bei den übrigen Linien sollen bei genügender Nachfrage Taktlücken geschlossen oder Betriebszeiten angepasst werden.

Zusätzlich sucht der ZVV zusammen mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen auch künftig weiter nach geeigneten, wirtschaftlich sinnvollen Alternativen für eine öffentliche Mobilität. Mögliche Ausbauten müssen dabei im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens gemäss Fahrplanverfahrensordnung geprüft und umgesetzt werden.

Somit sind zusätzliche Massnahmen zur Förderung des öV in nicht-urbanen Räumen weder erforderlich noch zielführend.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 353/2025 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli