

Sitzung vom 6. Februar 2019

98. Anfrage (VBZ FlexNetz, was macht der Kanton?)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, und Kantonsrätin Theres Agosti Monn, Turbenthal, haben am 26. November 2018 folgende Anfrage eingereicht:

In der Weisung GR Nr. 2018/434¹ beantragt der Stadtrat von Zürich dem Gemeinderat einen Kredit für den Pilotbetrieb neuer Mobilitätsformen. Dabei sollen die Auswirkungen eines spontan buchbaren, dynamischen und flexibilisierten ÖV-Angebots auf das Mobilitätsverhalten der Zürcher Bevölkerung erforscht und entsprechende Kompetenzen aufgebaut werden.

In Kapitel 5 wird festgehalten, dass sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und damit der Kanton Zürich nicht an dem Pilotbetrieb beteiligen.

Wir glauben an die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr und sind überzeugt, dass diese Resultate nicht nur für die Stadt Zürich relevant sind. Vielleicht lassen sich gewisse Erkenntnisse auch in anderen urbanen Gebieten des Kantons nutzen.

Im ländlichen Raum des Kantons sind diese Resultate nicht direkt anwendbar. Doch gerade dort liessen sich mit dem flexiblen Ansatz von FlexNetz ganz neue Gebiete erschliessen. Aus einem Pilotbetrieb liessen sich verlässliche Angaben zur Nutzung und den zu erwartenden Kosten machen.

Darum bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem stadtzürcher Pilotbetrieb?
2. Warum beteiligt sich der Kanton Zürich nicht am Pilotbetrieb, um das Projekt so zu verändern, dass die Resultate der Bevölkerung im ganzen Kanton zugutekommen?
3. Wie ist sichergestellt, dass auch andere marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) von den Ergebnissen profitieren können?
4. Wann gibt es einen äquivalenten Pilotbetrieb im ländlichen Raum des Kantons Zürich?
5. Welche anderen innovativen Projekte gibt es beim ZVV?
6. Welche anderen innovativen Projekte gibt es bei anderen MVU?
7. Wie sollen all diese innovativen Projekte zu einer Gesamtstrategie verknüpft werden?

¹ <http://www.gemeinderat-zuerich.ch/geschaefte/detailansicht-geschaeft?gId=317e2729-2767-4b01-82f8-686724513a01>

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, und Theres Agosti Monn, Turbenthal, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Eines der Legislaturziele des Regierungsrates ist die Stärkung der Erneuerungskraft des Kantons im nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Dazu ist ein innovatives Umfeld zu begünstigen und ein wirksamer Wissens- und Technologietransfer zu verwirklichen. Der Regierungsrat befürwortet grundsätzlich Innovationen im Verkehrsbe- reich, welche die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts 2018 (RRB Nr. 25/ 2018) unterstützen.

Bezogen auf den öffentlichen Verkehr beobachtet der Zürcher Ver- kehrsverbund (ZVV) die innovativen Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilität und bewertet sie bezüglich Kundennutzen, Auswirkun- gen auf die Umwelt und Wirtschaftlichkeit. Als Kriterien wird im Um- weltbereich beispielsweise die Verbesserung der Energie- oder der Flä- cheneffizienz geprüft und bei der Wirtschaftlichkeit die Konsequenzen für die Kostenunterdeckung des ZVV, die vom Kanton und den Geme- inden getragen wird. Für den Entscheid über die Unterstützung eines innovativen Lösungsansatzes ist zudem massgebend, in welchem Entwick- lungstadium sich dieser befindet, ob er eine reelle Chance am Markt hat, ob es angezeigt ist, vergleichbaren Ansätzen gleiche oder ähnlich gela- gerte Ansätze hinzuzufügen, und ob der Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen steht. Das gilt insbesondere auch bei Pilotpro- jekten.

Der im Projekt «VBZ FlexNetz» verfolgte Ansatz wird zurzeit bereits in mehreren deutschen Städten (z. B. Hannover, Stuttgart, München) so- wie in der Schweiz (namentlich Projekt «Kolibri» in Brugg AG) als Pilot- versuch betrieben. Dabei sind dank finanzieller Unterstützung durch pri- vate Unternehmen teilweise grossflächig angelegte Versuche möglich. Es erscheint daher zweckmässig, zunächst die Erkenntnisse aus diesen Ver- suchen abzuwarten und zu analysieren, damit allfällige eigene Markttests entsprechend ausgestaltet werden können und dadurch einen Mehrwert generieren.

Was den Einsatz vollständig autonomer Fahrzeuge betrifft, der in den Pilotprojekten simuliert werden soll, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht davon auszugehen, dass in näherer Zukunft vollständig autonome Fahr- zeuge auf dem Markt sein werden, die – insbesondere hinsichtlich ihrer Reisegeschwindigkeit – die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs er-

füllen. Wann die Einführung eines On-demand-Angebots auf Basis autonom fahrender Fahrzeuge technisch und politisch möglich ist und von den Fahrgästen auch akzeptiert wird, ist noch nicht absehbar. Somit ist derzeit keine Dringlichkeit für eine solche Simulation erkennbar.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat eine Beteiligung am Pilotbetrieb der VBZ als nicht opportun. Den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) im ZVV ist es aber überlassen, mit eigenen Mitteln aus den sogenannten freien Reserven eigene Projekte zu lancieren. Dies können durchaus Projekte sein, bei denen der ZVV hinsichtlich Dringlichkeit oder Notwendigkeit zu einer anderen Beurteilung gekommen ist.

Zu Frage 3:

Der ZVV ist im Projektteam der VBZ vertreten und unterstützt die VBZ insbesondere bei formalen und rechtlichen Abklärungen. Er kann dadurch auch Fragestellungen in das Pilotprojekt einbringen, die für das gesamte Verbundgebiet von Nutzen sein könnten. Dies betrifft zum einen verkehrs- und angebotsplanerische Fragestellungen und zum anderen Themen, die aus Bestellersicht wesentlich sein könnten.

Die VBZ stehen auch mit den anderen MVU im Austausch und werden die Ergebnisse des Projekts FlexNetz nach Abschluss der Betriebsphase im Rahmen der bestehenden MVU-übergreifenden Gremien des ZVV (z. B. Direktorenkonferenz) vorstellen und diskutieren.

Zu Frage 4:

In der Region Brugg AG wird mit dem Pilotprojekt «Kolibri», das eher im ländlichen Gebiet angesiedelt ist, die Akzeptanz von bedarfsorientierten, geteilten Taxidiensten untersucht. Vertreter der VBZ wirken im Begleitgremium mit. Damit ist gewährleistet, dass die in diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse auch dem ZVV zugutekommen. Ein eigener Pilotbetrieb im ländlichen Raum des Kantons Zürich ist aus den bereits genannten Gründen derzeit nicht geplant.

Zu Fragen 5-7:

Der ZVV und die MVU setzen in vielen Bereichen auf innovative Lösungen und Technologien. Neben den Fahrzeugen (z. B. Batterie-Trolleybusse mit Nachladung während der Fahrt oder Batteriebusse) und der Infrastruktur (z. B. smarte Weichenheizung der VBZ) ist dies namentlich auch der Fall im Bereich der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanauskunft mit künstlicher Intelligenz) und im Vertrieb (z. B. automatisches Ticketing «Check-in-Ticket»). Dabei ist immer abzuwägen, ob ein Lösungsansatz eine reelle Chance am Markt hat und ob der Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zum erwarteten Nutzen steht. Ein interessantes Instrument hierfür stellt die im Oktober 2018 lancierte sogenannte In-

novationslinie der Verkehrsbetriebe Glattal dar. Auf der Buslinie 759, die am Innovationspark Dübendorf vorbeiführt, sollen künftig innovative Ideen z. B. im Bereich der Fahrgastinformation auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden.

Auf nationaler Ebene wirkt der ZVV projektführend an der Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebssysteme mit, die innovative Lösungen im Bereich Vertrieb und Ticketing ermöglicht.

Der ZVV richtet sich in seiner Tätigkeit nach den strategischen Grundsätzen, die alle zwei Jahre durch den Kantonsrat beschlossen werden und die Stossrichtung für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich in seiner Gesamtheit vorgeben. Im Rahmen dieser Strategie gewährleistet der ZVV auch die erforderliche Abstimmung unter verschiedenen Innovationsprojekten sowie deren Kompatibilität mit dem bestehenden Angebot. Bezogen auf den Gesamtverkehr im Kanton Zürich wird eine entsprechende Koordination durch das Gesamtverkehrskonzept 2018 gewährleistet.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli