

Sitzung vom 7. März 2023

264. Postulat (Reduktion der Tarifzonen im Weinland auf 3 Zonen und Einführung eines «Weinlandtickets»)

Kantonsrätin Sibylle Jüttner, Andelfingen, sowie die Kantonsräte Paul Mayer, Marthalen, und Konrad Langhart, Stammheim, haben am 13. Dezember 2022 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen aufzuzeigen, wie eine Reduktion der Tarifzonen im Weinland auf 3 Zonen und ein «Weinlandticket» eingeführt werden könnte, um damit den öffentlichen Verkehr attraktiver und günstiger zu gestalten.

Begründung:

Das Zürcher Weinland als Randregion des Kantons Zürich ist bezüglich des ÖV's noch nicht optimal erschlossen. So fehlen einerseits nach wie vor stündliche Anbindungen zu allen Dörfern ab 20:00 Uhr an den Wochenenden. Andererseits umfasst das Weinland 6 verschiedene Tarifzonen, was den öffentlichen Verkehr im Weinland unverhältnismässig verteuert. Durch die teilweise noch schlechten Anbindungen der Dörfer an das Bahnnetz müssen die Reisenden zusätzliche Zonen erwerben, weil der direktere Anschluss nicht gegeben ist, und sie nur über «Umwege» nach Hause kommen.

Das Reisen innerhalb des Weinlandes ist im Verhältnis zu anderen Regionen im Kanton Zürich um einiges teurer.

So muss für eine Wegstrecke von Buch am Irchel nach Rheinau (Luftlinie 10.4 km) und Fahrstrecke 14.26 km gleich viel bezahlt werden, wie vom Zürich HB nach Wädenswil (Luftlinie 19.34 km) und Fahrstrecke 25.26 km.¹

Dies, weil keine direkte Verbindung von Buch am Irchel nach Rheinau besteht und die Route des öffentlichen Verkehrs durch 5 Zonen führt.

Wenn die Fahrt von Buch am Irchel ins Hallenbad nach Rheinau schon 11' dauert, wäre eine Reduktion des Fahrpreises ein erster wichtiger Schritt zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖV's im Weinland.

Vergleicht man zudem die Anzahl der Bevölkerung im Bezirk Andelfingen von knapp 32'000 mit beispielsweise dem Bezirk Horgen von 124'800 Einwohnende, der mit 5 Zonen auskommt, erscheinen die 6 Zonen im Weinland überdimensioniert.

Ein günstigeres Reisen zum Rheinfluss ist zudem ganz im Sinne des nachhaltigen Tourismus im Kanton Zürich und damit auch im Interesse des ganzen Kantons.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Sibylle Jüttner, Andelfingen, Paul Mayer, Marthalen, und Konrad Langhart, Stammheim, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Tarifzonensystem des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde 1990 eingeführt. Eine Tarifzone im ZVV umfasst seither in der Regel vier Gemeinden und hat einen Radius von rund vier Kilometern. Auch die Tarifzonen im Weinland entsprechen diesem Standard. Anpassungen des Tarifzonenplans obliegen, wie die Festsetzung des gesamten Tarifs und Fahrausweissortiments des ZVV, dem Verkehrsrat. Der Regierungsrat ist lediglich Genehmigungsinstanz (§ 17 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [LS 740.1]).

Jede punktuelle Änderung der Zonengestaltung hat Auswirkungen auf das sorgfältig austarierte Gesamtsystem. Dabei können insbesondere Widersprüche im Preisgefüge und Ertragsausfälle entstehen. Dies ist mitunter ein Grund dafür, dass der Tarifzonenplan seit seiner Einführung nur selten und einzig bei grossem Handlungsbedarf angepasst wurde. Seit 2004 haben solche Änderungen auch Einfluss auf den Tarifverbund Z-Pass (Kooperation des ZVV mit den benachbarten Tarifverbänden), weshalb heute noch grössere Zurückhaltung geboten ist. Anpassungen am Tarifzonenplan mit dem einzigen Ziel, regionale tarifliche Verbesserungen zu erwirken, sind vor diesem Hintergrund nicht angezeigt. Eine solche Bevorzugung einzelner regionaler Interessen wäre zudem auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung problematisch und könnte wiederum Begehrlichkeiten in anderen Regionen wecken. Dadurch könnte eine Spirale in Gang gesetzt werden, die letztlich das gesamte Tarifsystem untergraben würde, mit entsprechenden finanziellen Folgen für den Kanton und die Gemeinden.

Die Forderung des Postulats wird in erster Linie mit einer Steigerung der Attraktivität der Verbindungen innerhalb des Weinlands begründet. Der reine Binnenverkehr im öffentlichen Verkehr (öV) im Weinland ist aber unter anderem auch aus geografischen Gründen gering. Namentlich für die als Beispiel herangezogene Verbindung zwischen Buch am Irchel und Rheinau besteht nur eine sehr beschränkte Nachfrage. So wurden im gesamten Jahr 2022 nur 450 Einzelbillette und Tageskarten für die entsprechenden Tarifzonenkombinationen gekauft, was 0,001% aller während eines Jahres ausgebenen ZVV-Fahrausweise entspricht. Der Nutzen der geforderten Änderung des Tarifzonensystems wäre innerhalb des Weinlands demnach nur sehr begrenzt, selbst unter Annahme einer Steigerung der Nachfrage.

Dabei ist aber zu bemerken, dass die geforderten Preissenkungen kaum geeignet sind, die Attraktivität des öV im Weinland und damit die Nachfrage massgeblich zu steigern. Ausschlaggebend für die Attraktivität des öV sind erfahrungsgemäss in erster Linie Faktoren der Netzqualität wie Fahrplandichte, Reisedauer, direkte Verbindungen und Zuverlässigkeit. Die Ticketpreise spielen demgegenüber eine deutlich untergeordnete Rolle. Insofern dürfte auch eine Reduktion der Tarifzonen und damit der Fahrpreise den öV aus Sicht der Fahrgäste nicht wesentlich attraktiver machen. Das Gleiche gilt auch für die Einführung eines sogenannten «Weinlandtickets». Ein solches Spezialticket wäre zudem ein Fremdkörper im Tarifsystem des ZVV und hätte ebenfalls entsprechende Widersprüche im Preisgefüge zur Folge. Für den Freizeitverkehr im ganzen ZVV-Netz besteht heute mit dem 9-Uhr-Pass bereits ein sehr attraktives Angebot.

Demgegenüber hätte die geforderte Reduktion der Tarifzonen erhebliche negative Auswirkungen, insbesondere mit Blick auf Verbindungen durch bzw. über das Weinland hinaus. Betroffen wären vor allem ZVV-Verbindungen vom Weinland nach Winterthur sowie die Z-Pass-Verbindung zwischen Schaffhausen und Winterthur. Deren Preise kämen mit der geforderten Zonenreduktion deutlich unter dem für solche Verbindungen üblichen Niveau zu liegen. Daraus würden beachtliche Ertragsausfälle für den ZVV resultieren, welche die öffentliche Hand zu tragen hätte. Wenn überdies in der Folge vergleichbare Anpassungswünsche aus anderen Regionen berücksichtigt werden müssten, würde das sorgfältig austarierte Preisgefüge noch weiter aus dem Gleichgewicht geraten und die finanziellen Konsequenzen wären entsprechend grösser.

Zusammenfassend würde die Erfüllung der Forderung des Postulats das sorgfältig aufeinander abgestimmte Tarifsystem des ZVV aus dem Gleichgewicht bringen und dadurch voraussichtlich weiteren regionalen Begehrlichkeiten Vorschub leisten. Dabei wären die negativen Auswirkungen auf das ZVV-Gesamtsystem im Vergleich zum erwarteten Nutzen unverhältnismässig. Auch das Ziel des Vorstosses, die Attraktivität des öV im Weinland zu steigern, lässt sich mit den geforderten Tarifzonen- oder Sortimentsanpassungen kaum erreichen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 482/2022 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli