



**5323 Genehmigung der Änderung der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr**

---

**Votum**

„Wes Brot ich ess, des Lied ich sing.“ Aber kein Angst! Diese bekannte Redensart soll mich nicht dazu ermuntern, Sie mit meinen Gesangkünsten zu belästigen. Ich möchte Ihnen lediglich meine Interessenbindung bekannt geben. Ich bin Vorstandsmitglied des VÖV, des Vereines zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich.

Ich könnte es also durchaus verstehen, wenn Sie bei diesem Geschäft einen Aufschrei von mir erwarten. Wenn Sie denken, dass ich es für unzumutbar halte, dass die Gehdistanz zur nächsten Haltestelle neu satte 350 m mehr betragen darf als bisher. Und dass ich den Passus „in Ausnahmefällen“ als regierungsrätliche Beruhigungstablette betrachte. Aber nix da. Wer sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzt, hat trotzdem keine Freude an ideologischen Scheuklappen. Daher komme ich nach nüchterner Einschätzung dieses Geschäfts auch zur Auffassung, dass die vorgeschlagene Angebotsänderung in verschiedener Hinsicht durchaus Sinn macht. Denn sie beinhaltet zwei zentrale Anpassungen. Zum einen kann die Gehdistanz zur nächsten Bus- oder Tramhaltestelle von 400 Meter auf ausnahmsweise 750 Meter erhöht werden. Zum anderen wird eine Regelung aufgehoben, die einer differenzierten Fahrplanregelung schon lange im Wege steht. Denn angepasst würde auch §4 Absatz 1 der Angebotsverordnung, also die Bedienung von Siedlungsgebieten. Seine Befolgung bedeutet nämlich, dass überbaute Siedlungsgebiete von mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen werden müssen. Doch solch starre Regelungen lassen keine differenzierte Fahrplangestaltung zu. So müssen zum Beispiel reine Arbeitsplatzgebiete, die unter der Woche die 300-Personen-Frequenz problemlos erreichen, auch am Wochenende mit der gleich hohen Anzahl an Kursen bedient werden. Das sind tatsächlich Leerfahrten, ähm – Leerläufe. Und die kosten nicht nur Geld, sondern gehen mit dem Schadstoffausstoss auch auf Kosten unserer Gesundheit.

Mit den beiden Anpassungen in der Angebotsverordnung können von 95 aktuell bestehenden Erschliessungslücken 51 behoben werden. Also mehr als die Hälfte. Und trotz der jährlichen Einsparungen von rund 20 Millionen Franken ist die Grundversorgung noch immer gewährleistet. Ein Punkt, der uns keinesfalls egal sein sollte, gibt gerade der Kostendeckungsgrad des ÖV doch häufig Anlass zu Disputen. Manchmal sogar zu ziemlich heftigen. Aber bestimmt sind wir uns einig, dass die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes durch verschiedene Brillen betrachtet werden muss. Und nur eine davon ist mit „wirtschaftliche Kriterien“ angeschrieben. Die andere hat zum Versprechen der Regierung geführt, dass mit der Annahme dieser Verordnungsänderung keine bestehenden Linien abgebaut werden. Von einem Leistungsabbau kann denn hier auch nicht gesprochen werden und dazu würden wir auch nie zustimmen. Die Zahlen sprechen ohnehin eine andere Sprache: Denn schon heute sind fast 97 % des Kantonsgebietes mit einem feinen ÖV-Netz erschlossen. Das ist ein hervorragender Wert und auch eine Folge der nun schon seit bald 30 Jahren weitsichtigen und professionellen Arbeit der ZVV-Verantwortlichen.

**Fazit: Wenn ich als Vorstandmitglied des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs der vorgeschlagenen Änderung zustimme, können Sie es zusammen mit der EVP mit bestem Gewissen ebenfalls tun.**