

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zur Motion betreffend Evaluation ÖV Winterthur 2050, eingereicht von den Gemeinderäten/innen S. Gygax-Matter (GLP), A. Steiner (Grünliberale), B. Zäch (SP), M. Bänninger (EVP) und F. Heer (Grüne/AL)

Antrag:

1. Stadtbus Winterthur wird beauftragt, die zeitliche Abwicklung für eine erste Grobevaluation eines neuen künftigen Mobilitätssystems gemeinsam mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vorzunehmen. Die Kosten sind in das Budget 2022 von Stadtbus Winterthur (Produktgruppe 731) einzustellen und dem ZVV mit dem Ziel zu beantragen, eine Belastung der Produktgruppe Finanzierung öffentlicher Verkehr (732) zu vermeiden.
2. Sollten die Mittel durch den ZVV nicht genehmigt werden, wird für die Grobevaluation ein Kredit von 200 000 Franken (inkl. MWSt.) zulasten der Produktgruppe Finanzierung öffentlicher Verkehr unter entsprechender Erhöhung des Globalkredits für das Jahr 2022 bewilligt.
3. Stadtbus Winterthur wird beauftragt, die für die weitere Vertiefung der Evaluation notwendigen Kosten im Umfang von 2 Millionen Franken in den Finanzplan aufzunehmen und dem ZVV zur Genehmigung zu beantragen.

Bericht:

Am 4. November 2019 reichten Gemeinderätin Silvia Gygax-Matter (GLP), Gemeinderätin Annetta Steiner (GLP), Gemeinderat Benedikt Zäch (SP), Gemeinderat Michael Bänninger (EVP), Gemeinderat Florian Heer (Grüne/AL) mit 29 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 20. Januar 2020 überwiesen wurde:

«Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Kreditantrag für die Evaluation des öffentlichen Hochleistungs-Verkehrssystems ab 2050 für Stadt und Agglomeration Winterthur vorzulegen. Dabei sollen in einer planerischen Auslegeordnung mit plausibilisierbaren Varianten ÖV-Systeme (Stadtbahn/S-Bahn, Strassenbahn, Tram, Bus) vertieft geprüft werden.

Begründung

Ein zukunftsorientiertes und leistungsfähiges Verkehrssystem in einem zunehmend verdichteten Stadtraum beansprucht vom Beginn der Planung bis zur Umsetzung rund 25 bis 35 Jahre (siehe Glattalbahn, Limmattalbahn etc.). Die Stadt Winterthur wächst stärker als im sGVK prognostiziert und es ist höchste Zeit, die vielen Ideen und Projekte, welche in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten diskutiert wurden, auszuwerten und sich verbindlich auf eine verkehrspolitische ÖV-Stossrichtung nach 2030 festzulegen. Je nach Lösungsansatz hat es einen unterschiedlichen Einfluss auf die Gestaltung grosser anstehender Planvorhaben (Hauptbahnhof, Gleiskorridor SBB, allgemeine Verkehrserschliessung Innenstadt, Überwerfungen Brüttenertunnel etc.). Deshalb sollten heutige Bauprojekte jederzeit aufwärtskompatibel zu den Verkehrsträgern der Zukunft sein.

Gerade die aktuellen Planungen des Brüttenertunnels und der Autobahnausbau auf 3 Spuren streichen die Wichtigkeit hervor, dass Winterthur den Fächer für Varianten aufmacht, wie der schienengebundene Verkehr in Zukunft

gestaltet sein soll. Dabei gilt es, den Nah- und Binnenverkehr gut mit der Planung des Fernverkehrs (Güter und Personen) abzustimmen.

Der Hauptbahnhof Winterthur zählt heute täglich 120'000 ein-, aus- und umsteigende Personen. Bis ins Jahr 2050 rechnet man mit 180'000 Reisenden. Diese Fokussierungen auf den Hauptbahnhof ist eine Herausforderung und es sind Entflechtungen zu prüfen sowie die innerstädtische Feinverteilungen zu klären. Die Diskussion soll nicht nur beinhalten, ob zukünftige Gleise oberhalb oder unterhalb des Hauptbahnhofes durchführen müssten, sondern allenfalls auch um Winterthur herum.

Im sGVK wurde im Kapitel 8.1 das ÖV-System für den Planungshorizont 2030 auf Busse ausgerichtet. Im sGVK wird ebenfalls festgehalten, dass eine Konzentration auf die Weiterentwicklung des Bus-Systems bis ins Jahr 2030 nicht bedeutet, dass danach kein Tram mehr realisiert werden kann; ein schienenbasiertes ÖV-System, ob als Tram oder Stadtbahn unter Nutzung und Ergänzung vorhandener Schienenstränge, ist zukunftstauglich. Die ÖV-Hochleistungskorridore könnten allenfalls einen Vorläufer-Betrieb darstellen.

Ein langfristiger und koordinierter Blick auf das Verkehrssystem in Winterthur ab 2030 liefert die Basis für Absprachen und Planungen mit Region, Kanton sowie Bund und die entsprechenden Richtplaneinträge. Zudem richten sich in Zukunft sämtliche grösseren Bauprojekte nach dem Gesamtkonzept und stadträumliche Entwicklung baut darauf auf.

Für die Ausarbeitung der 'Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040' ist es wichtig, zuerst die realisierbaren ÖV-Systeme der Zukunft zu kennen».

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

Wie schon im Antrag zur Firsterstreckung für den Bericht und Antrag zur Motion vom 12. August 2020 (GGR-Nr. 2019.127) dargelegt, ist die Notwendigkeit eines Hochleistungssystems für den ÖV in Winterthur unbestritten. Die Umsetzung eines Projektes und der Bau eines Hochleistungssystems ist aber erst sehr langfristig eine Option. Deshalb ist es wichtig, vorausblickend und umfassend - über den ganzen Planungs- und Umsetzungszeitraum eines neuen Transportsystems hinaus - die möglichen Entwicklungen in den nächsten 25 Jahren zu prüfen und zu entscheiden, wann und wie die umfangreiche Planung anzugehen ist.

Die aktuelle Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur wurde dem Grossen Gemeinderat und der Öffentlichkeit im Januar 2020 vorgestellt und zeigt keinen unmittelbaren Handlungsbedarf auf. Das ausgebaute Bussystem kann auch die für 2045/50 prognostizierte Nachfrage bewältigen. Diese Planungen beinhalten dabei die zu erwartende Nachfrage je Stadtteil (Trend- und Zielszenario bei Umsetzung der höheren Modalsplit-Zielwerte) und zeigen, wie auf dem ÖV-Feinverteilernetz auch langfristig (2045/50) die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden können. Allerdings zeigt die Strategie auch, dass nach 2045/50 auf einzelnen Korridoren nur noch geringe Reservekapazitäten verfügbar sind.

Ein neues Hochleistungssystem im Sinne eines Systemwechsels im öffentlichen Verkehr ist aus heutiger Perspektive frühestens ab 2060 notwendig. Die dabei massgeblich bestimmenden Faktoren sind das Wachstum der Stadt und damit die Entwicklung der lokalen Nachfrage, die Umsetzung der S-Bahn 2G und damit die Entwicklung der regionalen Nachfrage, die technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen und die gesetzlichen Rahmenbedingungen (Modalsplit-Ziele), welche langfristig zu einer Zu- oder Abnahme des Verkehrs führen können.

Mit der Entwicklungsperspektive 2040 hat sich die Stadt Winterthur zudem zum Ziel gesetzt, sein urbanes Profil durch die Entwicklung und die qualitativ hochwertige Gestaltung der dichter werdenden Stadt auszubauen. Der Fokus der Entwicklung soll dabei entlang dem urbanen Rückgrat Töss-HB-Neuhegi, den Hauptverkehrsachsen und rund um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs liegen. Winterthur fördert insbesondere eine stadtverträgliche Mobilität, die konsequent auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzt und die grossen Infrastrukturausbauten mit der Stadtentwicklung zusammen koordiniert.

Betreffend Planungshoheit und -kompetenz ist zu vergegenwärtigen, dass die strategische und finanzielle ÖV-Planung im Kanton Zürich gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen

Personenverkehr (PVG) eine kantonale Aufgabe ist. Die Finanzierung der langfristigen Angebotsplanung – soweit sie wirtschaftlich berechtigt ist – ist somit Sache des Kantons. Die Vorgaben, die Stossrichtungen und der zeitliche Ablauf werden durch den Kanton festgelegt. Stadtbus Winterthur hatte für die Jahre 2020 und 2021 für eine erste Studie Mittel im Umfang von 200 000 Franken in Budget und Finanzplan eingestellt. Aufgrund der notwendigen Einsparungen infolge der Corona-Pandemie stehen diese Mittel derzeit nicht mehr zur Verfügung. Gleichzeitig haben sich die Nachfrage im ÖV stark reduziert und der Modalsplit zu Ungunsten des ÖV entwickelt. Der Druck nach einem Angebotsausbau dürfte sich somit zumindest kurzfristig eher reduzieren.

Um der Motion dennoch entsprechen zu können, sollen in einem ersten Schritt die Mittel für eine langfristig ausgerichtete Grobevaluation zusammen mit dem ZVV und aufbauend auf bereits vorhandene Planungsgrundlagen beispielsweise zu den primär zu betrachtenden öV-Korridoren (vgl. weitere Ausführungen im Antrag zur Fristerstreckung) reaktiviert werden. Während der Fristerstreckung konnten nun auch entsprechende Abklärungen mit dem ZVV vorgenommen werden.

2. Haltung des ZVV und weiteres Vorgehen

Eine umfassende Evaluation tangiert nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern hat massive Auswirkungen auf die Raumplanung, den gesamten Strassenverkehr, die Werkleitungen usw. Diesem Umstand kommt bei der Projektorganisation grosse Bedeutung zu. Der Stadtrat erachtet zudem ein gemeinsames, verbindlich geregeltes Vorgehen mit dem Kanton als unabdingbare Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz und eine angemessene Finanzierung durch den Kanton.

Die mit den kantonalen Stellen geführten Gespräche lassen die Machbarkeit einer gemeinsamen Studie in den Jahren 2022/23 erwarten. Mit Schreiben vom 12. Januar 2021 (s. Beilage) teilte der ZVV Stadtbus Winterthur mit, dass für das Jahr 2022 die Mittel für eine grobe Ausleageordnung ins Budget integriert und dem ZVV zur Genehmigung unterbreitet werden können. Nach der Budgetgenehmigung werden dann im 2022 die ersten Schritte gemeinsam vorgenommen. Der ZVV ist auch bereit, in der Projektorganisation Einsitz zu nehmen. Verbindliche, konkretere Vereinbarungen konnten aufgrund des Budgetgenehmigungsprozesses und der nach wie vor erschwerenden Planungsbedingungen im Zuge der Corona-Pandemie noch nicht getroffen werden.

Aus Sicht des ZVV ist in einem ersten Schritt eine grobe Abklärung zur Zweckmässigkeit der einzelnen Systeme vorzunehmen, bei welcher die Machbarkeit und Kosten nur grob untersucht werden. Ziel dabei ist es, die zur Evaluation in Frage kommenden Systeme frühzeitig zu reduzieren. Dabei sollen aus Sicht des ZVV folgende wichtige Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Es ist ein verkehrsplanerisch zielführender, zweckmässiger Lösungsansatz (geographische wie zeitliche Nachfrageabdeckung) zu evaluieren.
- dabei ist eine wirtschaftlich vertretbare Lösung (Kosten-Nutzen-Verhältnis),
- die technische Machbarkeit und
- Akzeptanz (stadträumliche Betrachtung anhand einiger ausgewählter Querschnitte) anzuvizieren.
- Im Falle einer Tram- oder BRT (Bus-Rapid-Transit)-Lösung ist die Einhaltung der nachfolgenden Projektierungsgrundsätze des ZVV zentral:
 - Kein Mischverkehr (Eigentrassee)
 - Keine Temporeduktion auf Tempo 30
 - Durchgängige ÖV-Priorisierung
- Im Falle einer Stadtbahnlösung auf SBB-Gleisen sind die übergeordneten Planungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die genannten Projektierungsgrundsätze des ZVV im Falle einer Tram- oder BRT (Bus-Rapid-Transit)-Lösung stehen in Konflikt mit gewissen Zielen / Grundsätzen der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040. So ist gemäss der REP 2040 / dem Zielbild Temporegime Tempo 30 auch auf diversen Bus-Hauptachsen vorgesehen. Weiter werden auf den ÖV-Hochleistungskorridoren die Buslinien gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln zwar priorisiert, in Fussverkehrsteppichen geniesst nebst der ÖV-Priorisierung jedoch auch die Attraktivität zu Fuss oberste Priorität.

Es wird daher als nötig erachtet, diese Zielkonflikte zwischen den Projektierungsgrundsätzen ZVV und den Zielen der REP 2040 frühzeitig detailliert darzulegen und auszuräumen. Dies wird als wichtige Grundlage für die weiteren Arbeiten erachtet.

Organisatorisch soll die Projektleitung für die Evaluation bei Stadtbus Winterthur liegen, in enger Zusammenarbeit mit den städtischen Stellen Tiefbau und Städtebau sowie dem ZVV, der kantonalen Raumplanung und dem Amt für Mobilität. Ein Projektausschuss (Mitglieder des Stadtrats und kantonalen Behörden) soll die Einbindung aller Entscheidungsgremien sicherstellen. Projektgruppe und -ausschuss werden bereits bei der Verabschiedung des Pflichtenhefts wie auch bei der Planerwahl des Auftrags einbezogen.

3. Ablauf der Evaluation und Kosten

Eine mehrstufige ÖV-Evaluation sollte wie beschrieben folgende Elemente und Abfolge aufweisen:

1. Grobuntersuchung und Systemevaluation; Wirtschaftlichkeit, Zweckmässigkeit (Teil 1)
2. Machbarkeitsprüfung der einzelnen Korridore (Teil 2)
3. Verkehrskonzept und Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmenden (Teil 2)
4. Gestaltungskonzept (Teil 2)
5. Kommunikation und Prüfung der Akzeptanz (Teil 2)

Die Kosten der Grobuntersuchung und der Systemwahl inkl. Wirtschaftlichkeitsrechnung belaufen sich auf schätzungsweise 200 000 Franken. Dieser Betrag soll im Budget 2022 von Stadtbus Winterthur zu Lasten des ZVV eingestellt werden. Nach Vorliegen der Grobuntersuchung (Teil 1) ist zu entscheiden, mit welchen Systemen eine weitere Vertiefung (Teil 2) sinnvoll ist. Für die Prüfung der Zweckmässigkeit muss in einer Vorstudie mit rund 50 000 Franken pro Kilometer gerechnet werden. Dies entspricht den Kosten einer vergleichbaren Vorstudie der tendenziell weniger komplexen zweiten Etappe der Glattalbahn. Wegen den hohen Kosten muss die Anzahl der verschiedenen Verkehrssysteme für die Machbarkeits-Untersuchungen massiv reduziert werden. Ferner muss wegen hohen Unsicherheiten eine Reserve von 20% berücksichtigt werden. Weiter werden im Umfang von 500 000 Franken Studien für die Gestaltung, ein Verkehrskonzept für den MIV und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden notwendig sein. Der Umfang des Projektes bedingt eine Unterstützung der Projektleitung während rund zwei bis drei Jahren. Für den Einbezug der Bevölkerung und die Kommunikation müssen rund 50 000 Franken veranschlagt werden. Insgesamt ist somit bereits für die Evaluation ÖV Winterthur 2050 mit Gesamtkosten von 2 200 000 Franken zu rechnen. Die Gesamtkosten wurden mit denjenigen der letzten Bauprojekte von VBG (Glattalbahn) und VBZ (Limmattalbahn) plausibilisiert. Es liegt aber keine Richtofferte vor.

4. Finanzierung und Termine

Die nun in das Budget 2022 einzustellenden Kosten über 200 000 Franken reichen für eine umfassende Evaluation in Varianten und Szenarien der vier Korridore im Sinne der Motion keineswegs aus. Damit kann aber eine erste Varianteneinschränkung vorgenommen und dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis gebracht werden.

Die Projektleitung und Begleitung dieses 1.Teils (Zweckmässigkeit) muss mit vorhandenen personellen Ressourcen abgedeckt werden. Der Aufwand für eine seriöse Begleitung ist sei-

tens Tiefbauamt und Amt für Städtebau nicht unerheblich. Dies bedeutet, dass die entsprechenden Ressourcen z.B. für dringende Projekte wie die Umsetzung des Steuerungs- und Dosierungskonzepts (Busbevorzugung) oder der Agglomerationsprogramme nicht eingesetzt werden können.

Für die weitere Evaluation sind personelle Ressourcen bei Stadtbus Winterthur und beim Tiefbauamt vorzusehen; insgesamt wird mit je einer zusätzlichen Stelle während zwei Jahren gerechnet. Der zeitliche Fortschritt ist von den Resultaten der Studie 1. Teil abhängig und von den verfügbaren Ressourcen von Stadtbus und Tiefbau. Da es sich bei vorliegend beabsichtigter Evaluation/Planung um eine kantonale Aufgabe handelt, ist die Finanzierung weiterer Planungsschritte durch den Kanton anzustreben. In der Folge sind die Gesamtkosten in den Finanzplan des Kantons einzustellen.

In Anbetracht erwarteter Ergebnisse aus bereits laufenden oder beabsichtigten Planungen auf Ebene Kanton und Stadt (S-Bahn 2G 1. Etappe 2035, HB-Entwicklung, Angebotsstrategie Stadtbus 2024/25 etc.) ist ein Planungsstart ab 2022 aus materieller und finanzieller Sicht sinnvoll. Ziel ist, Ende 2022 über eine Grobstudie zu verfügen und die umfassende Evaluation nachfolgend anzugehen. Die Resultate werden in die ab 2024 zu überarbeitende Strategie von Stadtbus Winterthur eingebaut.

5. Zusammenfassung und Antrag

Die Evaluation eines Hochleistungssystems ist unbestritten. Für eine Grobstudie zum Systementscheid belaufen sich die Kosten auf 200 000 Franken. Für die in der Folge aber notwendigen vertiefenden Studien ist mit über 2 Millionen Franken zu rechnen.

Für die Evaluation/Planung eines Hochleistungssystems ist im Grundsatz der Kanton zuständig, der auch massgeblich für die Finanzierung aufkommen müsste. Er delegiert die Projektleitung an Stadtbus Winterthur. Eine verbindlich geregelte Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und der Stadt für das Projekt und die Finanzierung ist unabdingbare Voraussetzung für eine breite Akzeptanz der Resultate der Evaluation und die nächsten Planungsschritte. Die Evaluation ÖV Winterthur 2050 in eigener Regie und ohne Weiteres vollumfänglich zu Lasten der Stadt vorzunehmen, ist aus planerischer, verkehrs- und finanzpolitischer Sicht nicht zielführend bzw. nicht vertretbar. Der ZVV hat sein Einverständnis zum ersten Schritt einer groben Abklärung erklärt. Eine verbindliche Zusage der dafür erforderlichen Mittel ist jedoch noch nicht möglich.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Stadtrat, die Kosten der Grobevaluation in das Budget 2022 von Stadtbus Winterthur (Produktegruppe 731) einzustellen und dem ZVV mit dem Ziel zu beantragen, eine Belastung der Produktegruppe Finanzierung öffentlicher Verkehr (732) zu vermeiden. Falls diese Mittel vom ZVV entgegen der erklärten Absicht nicht genehmigt werden, wird ein Kredit über 200 000 Franken (inkl. MWSt.) zulasten der Produktegruppe Finanzierung öffentlicher Verkehr unter entsprechender Erhöhung des Globalkredits für das Jahr 2022 bewilligt. Damit wird bereits ein wichtiger Grundstein – die Grobevaluation eines neuen künftigen Mobilitätssystems – ermöglicht. Die Mittel für die weitere Vertiefung sollen ebenfalls bereits jetzt in den Finanzplan von Stadtbus Winterthur aufgenommen und dem ZVV zur Genehmigung beantragt werden.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Technische Betriebe übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilage:

1. Evaluation ÖV Winterthur 2050, ZVV-Brief vom 12. Januar 2021

Departement Technische Betriebe
Herr Stefan Fritschi, Stadtrat

Stadtbus Winterthur
Thomas Nideröst

E: 25.1.21

Zürich, 12. Januar 2021 / KKL

Evaluation ÖV Winterthur 2050

Sehr geehrter Herr Stadtrat, sehr geehrter Herr Nideröst

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 23. Oktober 2020, in dem Sie uns über die Motion „Evaluation ÖV Winterthur 2050“ (GGR-Nr. 2019.127) informieren. Die Motion wünscht eine Auslegeordnung zu den verschiedenen für Winterthur langfristig denkbaren öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieses Anliegen ist für uns nachvollziehbar.

Generelle Betrachtung

Eine umfassende Evaluation ist sehr weitläufig und würde, wie Stadtbus bereits in der Motionsantwort vom 12. August dieses Jahres dargelegt hat, hohe finanzielle und personelle Ressourcen binden. Wir schlagen deshalb ein schrittweises Vorgehen vor

Kernelemente

Dank der anfangs letzten Jahres vorgestellten Angebotsstrategie 2035, 2045/50 ist die prognostizierte mittel- und langfristige Entwicklung der Nachfrage bereits gut und plausibel dokumentiert. Diese Nachfrage kann mit dem bestehenden Bussystem und den geplanten Ausbauten auch längerfristig aufgenommen werden, sofern der Strassenraum und die betrieblichen Voraussetzungen (öV-Priorisierung) in der entsprechenden Qualität zur Verfügung gestellt werden können.

Gleichwohl darf die Frage gestellt werden, ob es ein geeigneteres ÖV-System für die Feinverteilung in der Stadt gibt. Dabei könnten Systeme wie U-Bahn, Stadtbahn auf SBB-Gleisen, Hochbahn, Tram oder BRT (Bus Rapid Transit) betrachtet werden. Aus unserer

Sicht ist hierfür, in einem ersten Schritt, eine grobe Abklärung zu Zweckmässigkeit, Machbarkeit und Kosten ausreichend. Wichtige Rahmenbedingungen sind dabei:

- Verkehrsplanerisch zielführender, zweckmässiger Lösungsansatz (geographische wie zeitliche Nachfrageabdeckung)
- Wirtschaftlich vertretbare Lösung (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- Technische Machbarkeit und Akzeptanz (stadträumliche Betrachtung anhand einiger ausgewählter Querschnitte)
- Bei einer Tram- oder BRT-Lösung: Einhaltung der Projektierungsgrundsätze
 - o Kein Mischverkehr (Eigentrassee)
 - o Keine Temporeduktion auf Tempo 30
 - o Durchgängige öV-Priorisierung
- Bei einer Stadtbahnlösung auf SBB-Gleisen sind die übergeordneten Planungen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Auf Basis dieser ersten, groben Abklärungen im Rahmen einer Zweckmässigkeitsstudie (ZMS) kann voraussichtlich eine Vorselektion getroffen und das weitere Vorgehen in Richtung detaillierter Machbarkeitsstudie (MBS) definiert werden.

Nächste Schritte

In dem von Stadtbus beantragten Budget des Jahres 2021 konnten aufgrund der restriktiven Finanzvorgaben dafür keine Mittel eingestellt werden. Wir schlagen deshalb vor, für das Jahr 2022 die entsprechenden Mittel ins Budget zu integrieren und dem ZVV zur Genehmigung zu unterbreiten. Nach der vorliegenden Budgetgenehmigung kann dann der erste Schritt im Jahr 2022 gemeinsam vorgenommen werden.

Gerne sind wir seitens ZVV bereit, in der Projektorganisation einer ZMS wie skizziert mitzuwirken. Wir regen an, auch politische Entscheidungsträger in den Prozess einzubeziehen.

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND



Dominik Brühwiler, Direktor