

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend 9-Uhr-Pass für Stadt Winterthur, eingereicht von Gemeinderat D. Berger (Grüne/AL)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend 9-Uhr-Pass für Stadt Winterthur wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 26. Juni 2007 reichte Gemeinderat David Berger (Grüne/AL) mit 24 Mitunterzeichnern und Mitunterzeichnerinnen folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 25. Februar 2008 an den Stadtrat überwiesen wurde:

"Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in Kooperation mit dem ZVV ein 9-Uhr-Pass nur für die Stadt Winterthur (Zone 20) eingeführt werden kann.

Als eines der neueren Produkte bietet der Zürcher Verkehrs Verbund ZVV den 9-Uhr-Pass an. Dieses Abo ist ab 9 Uhr morgens bis Betriebsschluss gültig und für verschiedene Gebiete erhältlich. Nebst dem Pass für das ganze ZVV Gebiet gibt es spezielle Angebote für die Städte Zürich und Winterthur. Diese beinhalten jedoch nebst dem Stadtgebiet (Zone 10, bzw. 20) zwingend noch einige Agglomerationszonen.

Daneben bietet der ZVV Abos für eine frei wählbare Anzahl Zonen an, welche zeitlich uneingeschränkt, d.h. von Betriebsanfang bis -schluss, genutzt werden können.

Für die Stadt Winterthur (inkl. den oben erwähnten unumgänglichen Agglomerationszonen) kostet der 9-Uhr-Pass jährlich CHF 550.-, die ganztags nutzbare Jahreskarte für ein bis zwei Zonen CHF 675.-.

Für Stadtbewohnerinnen, welche nur die öffentlichen Verkehrsmittel auf Stadtgebiet benutzen wollen und nicht vor 9-Uhr aus dem Haus müssen – zB. Rentnerinnen, die keine Ausfahrten ins Grüne mehr machen, aber doch noch innerhalb der Stadt mobil sein möchten - besteht somit eine Lücke im Angebot. Mit der vermehrten Zentralisierung der amtlichen Angebote ist zudem eine erhöhte Mobilität unumgänglich, da essentielle Angebote nicht mehr in allen Stadtteilen vorhanden sind. Es wäre daher sinnvoll, den 9-Uhr-Pass auch beschränkt auf die Zone 20 für weniger als CHF 550.- anzubieten."

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Der ZVV beabsichtigte 1997, mit der Einführung der wochentags ab 09:00 Uhr gültigen Fahrausweise und Abonnemente (9-UhrPässe) die Angebote des öffentlichen Verkehrs (öV) ausserhalb der Spitzenzeit am Morgen besser auszulasten und gleichzeitig zusätzliche Ein-

nahmen zu generieren. Damit sollte im Einkaufs- und Freizeitverkehr ein vermehrtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Die Problematik, dass nicht ein Teil der Kundschaft von ordentlichen Abonnements auf 9-UhrPässe ausweicht und dadurch dem ZVV Einnahmen verlustig gehen, musste von Beginn an genau beachtet werden. Im Jahre 2005 sind ergänzend Versuche für 9-UhrPässe in den zürcherischen Mittelstädten gemacht worden. Da diese Versuche nur sehr limitierten Erfolg brachten, wurden sie bereits nach einem Jahr wieder abgebrochen. Der ZVV ist unter anderem aus diesen Gründen nicht bereit, die Preise für 9-UhrPässe weiter zu senken und gleichzeitig die Zonenabgrenzungen zu verkleinern. Der Stadtrat kann sich im Grundsatz dieser Haltung des ZVV anschliessen. Er wird aber, da gerade in der Region Winterthur-Weinland das Umsteigepotential auf den öffentlichen Verkehr noch bei weitem nicht ausgeschöpft ist, die Möglichkeit einer regionalen Ausdehnung des 9-UhrPass-Gebietes für Stadt und Agglomeration Winterthur genauer prüfen und gegebenenfalls dem ZVV entsprechende Anträge einreichen. Die zu prüfende Ausdehnung auf das ganze Weinland und das obere Tösstal, sowie den Bezirk Pfäffikon, hätte für Winterthur den Vorteil, dass das mit diesem Fahrausweis erreichbare Erholungsgebiet wesentlich vergrössert würde. Gleichzeitig würde sich im vergrösserten Einzugsgebiet dieses 9-UhrPasses der Anreiz, die Stadt Winterthur statt per Motorfahrzeug mit Bus und Bahn für Freizeit und Einkauf zu erreichen wesentlich verstärken.

2. Die aktuelle Tarifstruktur des ZVV

Gemäss § 17 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr im Kanton Zürich setzt der Verkehrsrat den für das Verbundangebot geltenden Tarif sowie das Fahrausweissortiment nach Anhören der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest. Der Tarif bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Die 9-UhrPässe sind in erster Linie als Fahrausweise für Freizeit- und Einkaufsfahrten gedacht. Deswegen gibt es 9-UhrPässe mit Gültigkeit in allen Zonen und vergünstigte 9-UhrPässe mit beschränkter Gültigkeit je für die Agglomerationen Zürich und Winterthur (Zonen 10 resp. 20 plus umliegende Zonen). Bewusst hat der ZVV darauf verzichtet, 9-UhrPässe lediglich für eine einzelne Zone oder für individuell kombinierbare Zonen herauszugeben.

Die Einführung eines 9-UhrPasses ausschliesslich für ganz bestimmte Zonenkombinationen oder nur für die Zonen 10 (Zürich) bzw. 20 (Winterthur) würde unweigerlich zu erheblichen Ertragsausfällen führen. Die Ertragsausfälle entstünden, weil viele Pendlerinnen und Pendler heute bereits das Angebot des ZVV erst nach 9 Uhr beanspruchen. Sie alle würden auf die günstigeren 9-UhrPässe wechseln. Ohne Reduktion der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten würden für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) also Ertragsausfälle, aber keine entsprechenden Kosteneinsparungen resultieren.

Ausserdem bestünde die Gefahr, dass mit der Kombination von ordentlichen Netz-Pässen und den 9-UhrPässen der Stadtzonen, das Zonen- und Tarifsysteem unterwandert würde.

Wer zum Beispiel um ca. 8:45 Uhr in Wila in den Zug nach Winterthur einsteigt, käme günstiger, wenn er statt des Abos der Tarifstufe 4 (4 Zonen à CHF 1263.-- für die Zonen 70, 71 und 20, letzte doppelt gerechnet) ein Abo für die Zonen 71/70 (CHF 675.--) plus für die Zone 20 den 9-UhrPass löst, in die er ja erst nach 9:00 Uhr eintritt. Je günstiger die Stadtzonen Winterthur und Zürich als 9-UhrPass angeboten würden, desto attraktiver wären solche Kombinationen. Weil mit den Fahrten in den Städten Zürich und Winterthur aber sehr wesentlich zu den gesamten Einnahmen im Regionalverkehr beigetragen wird, wäre mit dem postulierten System von 9-UhrPässen die gesamte Einnahmenstruktur des ZVV in Frage gestellt. Mittelfristig ist zu befürchten, dass auch die Beitragsaufteilung zwischen Bund und

Kanton Zürich, soweit sie spezifisch auf den Regionalverkehr ausgerichtet ist, hinterfragt würde.

3. Die Zonenkombinationen für die 9-Uhr-Pässe für die "Stadt/Agglo Zürich" sowie "Stadt/Agglo Winterthur" im Vergleich

Die Einführung der 9-UhrPässe war bereits 1997 auf die folgenden drei Gebiete ausgerichtet:

- Gesamtes Zonengebiet des ZVV, d. h. das Kantonsgebiet inkl. der Zonen Rapperswil-Jona (SG), Spreitenbach (AG) und Höfe (SZ).
- Stadt und Agglomeration Zürich mit den 7 folgenden Zonen: Zone 10 (Stadt Zürich); 11 (östliches Furttal); 21 (mittleres Glattal); 40 (nördlicher Bezirk Meilen); 50 (nördlicher Bezirk Horgen); 54 (ganzer Bezirk Dietikon) und 55 (nördlicher Bezirk Affoltern).
- Stadt und Agglomeration Winterthur mit den 7 folgenden Zonen: Zone 20 (Stadt Winterthur); 22 (Effretikon und Umgebung); 23 (Pfungen und Embrach mit Umgebung); 60 (Seuzach und Hettlingen mit Umgebung); 63 (Rickenbach und Umgebung); 64 (Elgg und Umgebung) und 70 (Gemeinden Zell und Weisslingen).

Diese Zonenabgrenzungen sind jedoch lediglich in Bezug auf die Anzahl Zonen, nicht jedoch in Bezug auf die durch den öV bediente Fläche und schon gar nicht in Bezug auf die Anzahl erschlossener Einwohnerinnen/Einwohner und Arbeitsplätze vergleichbar. Eine statistische Auswertung, basierend auf der Volkszählung 2000 ergibt in etwa folgendes Bild:

Agglomeration Zürich (7 ZVV-Tarifzonen):

Rund 650'000 Einwohnende / rund 330 km² Gesamtfläche der Gemeinden.

Preise des 9-UhrPASSES (Erwachsene nicht-übertragbar, pro Monat, 2. Klasse): CHF 77.--

Agglomeration Winterthur: (7 Zonen):

Rund 175'000 Einwohnende / rund 340 km² Gesamtfläche der Gemeinden.

Preise des 9-UhrPASSES: (Erwachsene nicht-übertragbar, pro Monat, 2. Klasse): CHF 62.--

Obschon für die Zoneneinteilung des ZVV kantonsweit weder die Gesamtfläche der zu einer Zone zusammengefassten Gemeinden noch die Anzahl der Einwohnenden alleine massgebend sein kann, sondern auch das jeweilige Angebot des öV eine wichtige Rolle spielen muss, ist ein deutliches Ungleichgewicht zwischen den beiden Gebieten feststellbar. Das Agglomerationsgebiet Winterthur ist sowohl bezüglich regionalem Angebot (Anzahl Bahn- und Buslinien, Taktfolgen der Kurse auf einer Linie) und bezüglich lokalem Angebot (Haltestellendichte) aber auch bezüglich der ö.V.-mässig erschlossenen Fläche und der Anzahl der Einwohnenden gegenüber der Agglomeration Zürich stark benachteiligt.

4. Der Versuch des ZVV mit 9-Uhr-Pässen in den zürcherischen Mittelstädten

Im Jahre 2005 führte der ZVV einen Versuch mit dem Angebot von 9-UhrPässen für den Lokalverkehr nebst anderen in den folgenden zürcherischen Mittelstädten durch:

- Bülach
- Dübendorf
- Kloten
- Wädenswil

Die Ergebnisse, insbesondere die Anzahlen an verkauften lokalen 9-UhrPässen, fielen unbefriedigend aus, so dass der Versuch nicht über das Jahr 2005 verlängert worden ist. Auch

diese Situation ist für den ZVV ein gewichtiges Argument, nicht auf die Forderung nach 9-UhrPässen für lediglich eine einzelne Zone einzutreten. In diesem Punkt kann sich der Stadtrat der Haltung des ZVV ohne Weiteres anschliessen.

5. Kantonale Bestrebungen zum Eingreifen in die ZVV-Tarifstruktur

Am 15. Dezember 2008 reichten Monika Spring (SP, Zürich), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) im Kantonsrat folgendes Postulat ein (KR-Nr. 399/2008):

"Der Regierungsrat wird gebeten, den ZVV zu beauftragen, mit tariflichen Massnahmen dafür zu sorgen, dass eine bessere Auslastung des Öffentlichen Verkehrs im Tages-Verlauf erzielt werden kann. Insbesondere wäre zu prüfen, ob ein neues, vergünstigtes «ZVV-Abo-light» mit Sperrzeiten während der Morgen- und Abendspitzenzeiten geschaffen werden könnte, welches versuchsweise per Anfang Mai, auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung, eingeführt werden könnte."

Begründet wurde das Postulat wie folgt:

"Das ZVV-Angebot stösst bekanntlich an Kapazitätsgrenzen, insbesondere während der Hauptverkehrsspitzen. Gemäss Verlautbarungen der ZVV-Verantwortlichen sei eine weitere, substantielle Ausbautetappe erst mit der Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofes Ende 2013 möglich. Dies ist sehr bedauerlich, wäre doch im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung eine Kapazitätserweiterung dringend nötig."

Durch ein neues, vergünstigtes Abonnement, welches mit Sperrzeiten während der Hauptverkehrszeiten versehen ist, könnte eine bessere Verteilung der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel im Tages-Verlauf erreicht werden, ohne dass zusätzliche Einheiten eingesetzt werden müssten. Dieses neue «ZVV-Abo-light» wäre zum Beispiel nicht gültig werktags zwischen 07.00- 08.30 Uhr sowie zwischen 17.00 und 19.00 Uhr. Dieses Abonnement könnte versuchsweise bereits auf Anfang Mai 2009 - auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung - eingeführt werden."

Bevor der Stadtrat beim ZVV zu Gunsten einer entgegenkommenden Tarifierung für die Agglomeration Winterthur intervenieren würde, ist die Stellungnahme des Regierungsrates zu diesem Postulat abzuwarten.

6. Die Bestrebungen des Stadtrates zur Anpassung an der Struktur des Winterthurer 9-UhrPasses

Die Haltung des ZVV zu veränderten Tarifen bei den 9-UhrPässen wurde gegenüber Stadtbus Winterthur bereits mehrmals im Sinne der vorgängigen Darlegungen klargestellt. Dennoch hat der Departementsvorsteher der Technischen Betriebe die Fragestellung des Postulanten mit Brief vom 25. Juli 2008 dem ZVV erneut unterbreitet. Die Antwort des ZVV vom 19. August 2008 bestätigte einmal mehr die befürchteten Einnahmehausfälle, weshalb die Stossrichtung des Postulates – lediglich auf eine einzelne Zone bezogen – abzulehnen ist. Da demnach ein 9-UhrPass lediglich für die Stadt Winterthur aus Gründen der Zonen- und Tarifstruktur abzulehnen ist, stellt sich umso deutlicher die Frage nach einer Kompensation des Ungleichgewichtes zwischen den Agglomerationen Zürich und Winterthur. Der Stadtrat ist bereit, eine solche Kompensation, bei welcher die Zone "Agglomeration Winterthur" flächenmässig auszudehnen wäre, zu prüfen und dem ZVV allenfalls zu beantragen.

Mit Einbezug des gesamten Weinlandes, des oberen Tösstals bis und mit Gibswil respektive des gesamten Bezirks Pfäffikon wären für diese Region zwar immer noch wesentlich weniger Einwohnende und Arbeitsplätze erreichbar, aber es wäre eine berechnete Kompensation durch die deutlich grössere Gesamtfläche (rund 660 statt nur rund 340 km²) gegeben. Diese Massnahme käme auch der Intention des ZVV entgegen, mit den 9-UhrPässen vor allem

den Freizeit- und Einkaufsverkehr per Bahn und Bus zu fördern. Sie gäbe einen deutlich verbesserten Anreiz, beispielsweise von Bäretswil, Bauma, Flaach oder Russikon mit dem Zug und Bus statt mit dem Auto nach Winterthur zum Einkauf zu fahren. Ebenso bestünde für die Bevölkerung von Winterthur ein noch grösserer Anreiz, per öV beispielsweise in das Ausflugsgebiet Hörnli oder an den Rheinfall zu fahren.

Der Stadtrat ist sich aber bewusst, dass aus Sicht des ZVV eine Preiserhöhung für die 9-UhrPässe, welche das gesamte ZVV-Zonengebiet abdecken, die Folge sein könnte. Mit der Bildung weiterer Zonengruppen, beispielsweise für den Raum Zürcher Unterland, Zürichsee und Oberland oder die Bezirke Horgen und Affoltern, liesse sich jedoch erreichen, dass sich die Nutzerinnen und Nutzer von 9-UhrPässen wieder vermehrt an einem lokalen oder regionalen Freizeit- und Einkaufsverhalten orientieren würden. Auch dieser Effekt könnte eine erwünschte, im kantonsrätlichen Postulat angesprochene Entlastung der am stärksten ausgelasteten S-Bahnen, wenigstens ausserhalb des morgendlichen Spitzenverkehrs erwirken.

Würde das gesamte Kantons- resp. ZVV-Zonengebiet in vier bis fünf 9-UhrPass-Gebiete aufgeteilt, liesse sich eine spürbare Preiserhöhung für den integralen 9-UhrPass sicherlich leichter rechtfertigen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder