



Inputreferat zum Thema «Mobilität»

**Anlässlich des Vortrages «Die Zukunft der Mobilität»
von Prof. Dr. Siegwart am Mittwoch, 13. Juni 2018**

Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh

Sehr geehrter Herr Professor Dr. Siegwart

Sehr geehrter Herr Keller

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Sonntag, 29. November 1981 war für den öffentlichen Verkehr ein wichtiger Tag. Damals stimmten Zürcherinnen und Zürcher dem Staatsbeitrag für den Bau der Zürcher S-Bahn klar zu. Ich muss Ihnen nicht erläutern, welche weitreichenden Konsequenzen dieser Volksentscheid hatte. Die S-Bahn, der ZVV und der Tarifverbund sind eine Zürcher Erfolgsgeschichte. Dafür werden wir nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland bewundert. So wurde das Zürcher öV-Modell an der Weltausstellung 2000 in Hannover für modernes Mobilitätsmanagement mit dem Prädikat „vorbildliches weltweites Projekt“ ausgezeichnet. Was heute fast vergessen ist: Das heutige S-Bahn-Projekt entstand aus einer Niederlage heraus. Knapp 10 Jahre zuvor lehnten die Zürcher Stimmberechtigten ein U- und S-Bahnkonzept ab. Hans Künzi, damals Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektor, wollte das Abstimmungsergebnis genau analysieren. Dabei zeigte sich, dass das Projekt „S-Bahn“ alleine durchaus Chancen haben könnte. Also schickte er sich an, die Vision „Zürcher S-Bahn“ zu realisieren. Diese S-Bahn war nicht einfach Künzis Bubenraum einer eigenen elektrischen Eisenbahn für Erwachsene. Denn bereits seit den 50er Jahren war klar: Das steigende Mobilitätsbedürfnis einer steigenden Bevölkerung muss bewältigt werden. In den Fokus sollte dabei insbesondere auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs geraten.

Die S-Bahn beschränkte sich jedoch nicht auf ein dichtes Bahnnetz, sondern auch der öffentliche Nahverkehr wurde optimiert. So wurde das Streckennetz für Busse und Trams in

der Stadt Zürich und in der Region verdichtet. Und im Glattal existiert seit über 25 Jahren die VBG. Die Glattalbahn als erste Stadtbahn im Raum Zürich wurde vom Volk ebenso genehmigt wie später das Tram Zürich-West, die Tramverbindung Zürich-Hardbrücke sowie die Limmattalbahn. Die Limmattalbahn ist – ähnlich wie die Glattalbahn – eine Stadtbahn. Diesen September wird das Zürcher Stimmvolk erneut zur Limmattalbahn befragt werden: Ein Initiativkomitee möchte die 2. Etappe zwischen Schlieren und Killwangen-Spreitenbach im Kanton Aargau verhindern.

Als Verkehrsministerin und Präsidentin des Verkehrsrates stellt der Ausbau der öV-Infrastruktur für mich ein wichtiger Pfeiler der Zürcher Verkehrspolitik dar. Ein Grossteil des neuankommenden Verkehrsaufkommens soll durch Trams, Busse und Züge aufgefangen werden. Trotzdem dürfen wir nicht ausser Acht lassen, dass wir, die Gesellschaft, aber auch unsere Wirtschaft, auf eine funktionierende, zuverlässige und möglichst staufreie Strasseninfrastruktur angewiesen sind. Wir dürfen daher die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen.

Es ist mir daher auch ein Anliegen, wichtige Strasseninfrastrukturvorhaben entschieden und möglichst rasch anzugehen. Dazu gehört für mich die Lückenschliessung Oberlandautobahn, Umfahrung Eglisau, in Winterthur Neuhegi-Grüze, das Neeracherriet, die Glattalautobahn sowie das Tunnel- und Tramprojekt am Zürcher Rosengarten. Staustunden verursachen jährliche volkswirtschaftliche Kosten in Millionenhöhe. Wir müssen auch immer den Zeithorizont berücksichtigen, wenn wir Strasseninfrastrukturen planen. Am Gubrist wird aktuell die 3. Röhre gebaut. Eröffnet wird sie jedoch wohl erst 2025...

Ich möchte Ihnen einige eindrucksvolle Zahlen und Fakten zum Verkehr im Kanton Zürich nennen: Das Strassennetz beträgt insgesamt 7'273 km, dieses wird genutzt von über 700'00 PKWs, 111'000 Motorrädern und 77'500 LKWs. Die Netzlänge des ZVVs beträgt gut 45'00 Kilometer, welche von 770 Bussen, 286 Bahnen, 262 Trams 25 Schiffe und 8 Bergbahnen bedient wird. Velofahren kann man auf knapp 2'000 Kilometern. Der Kanton Zürich ist auch ein Wanderkanton: Sie können auf 2'770 Kilometern Wanderwegen unseren Kanton zu Fuss erkunden.

Die Kosten für den öV im Kanton Zürich betragen jährlich ca. 340 Mio. Franken. Davon kommen rund 170 Mio. Franken aus der Kantonskasse, Das entspricht ca. einem Prozent des jährlichen Kantonsbudgets von 15 Mia. Franken. Der Kostendeckungsgrad des ZZV liegt bei aktuell rund 67% - und erzielt damit schweizweite Bestwerte. Die Nachfrage im ZVV betrug 2017 über 650 Mio. Einsteigerinnen und Einsteiger. Im Tagesdurchschnitt heisst dies: die Busse, Trams, Züge und Schiffe transportierten jeden Tag 1,8 Mio. Passa-

giere. Dafür stehen 2'500 Haltestellen zur Verfügung. Von den 10 grössten Schweizer Bahnhöfen (nach Passagieraufkommen) liegen vier im Kanton Zürich (HB, Winterthur, Oerlikon, Stadelhofen). An erster Stelle steht landesweit der Hauptbahnhof, welcher ein tägliches Passagieraufkommen von 420'000 Personen zu bewältigen hat. Und dies ist der Durchschnitt. An Werktagen sind es sogar fast 470'000 Personen. Zum Vergleich: Damit ist das Passagieraufkommen am Zürcher Hauptbahnhof doppelt so hoch wie am Bahnhof Bern, welches im Landesvergleich an 2. Stelle steht.

Der öV ist im Kanton Zürich zu einem nicht mehr wegzudenkenden Bestandteil geworden. Er trägt nicht nur zur sehr hohen Lebensqualität bei, sondern ist auch essentiell für den Erfolg des Wirtschaftsstandortes Zürich. Zahlreiche Arbeitsplätze, ob in Grosskonzernen, Start-ups oder in der Forschung sind bestens an das öV-Netz angeschlossen. Wo neue Arbeitsplätze oder viele neue Wohnungen entstehen, werden rechtzeitig Anpassungen realisiert wie beispielsweise beim Glattpark oder im Limmattal. Auch der Flughafen Zürich, welcher die Schweiz mit 170 Direktverbindungen weltweit verbindet, ist mit Zug, Glattalbahn und Bussen öv-technisch bestens erschlossen.

Aktuell legt die Bevölkerung des Kantons Zürich täglich 35 Kilometer pro Tag zurück. Mehr als die Hälfte wird dabei mit dem Auto zurückgelegt, rund ein Drittel per öV. Die Benutzung von Bahn, Tram und Bus ist im Kanton Zürich deutlich höher als in der übrigen Schweiz. Das Bevölkerungswachstum nimmt weiter zu und neue Arbeitsplätze entstehen: Diese Menschen werden sich bewegen wollen. Als Pendlerinnen und Pendler, für den Freizeit- und den Tourismusverkehr. Das Mobilitätswachstum wird weiter zunehmen. Einerseits können und wollen wir die Infrastruktur weiter ausbauen. Jedoch müssen wir realistisch sein: Ein unbegrenztes Wachstum wird nicht möglich sein. Wir müssen Alternativen zum Ausbau prüfen. Dabei kann uns auch die Digitalisierung von Nutzen sein – ja ich bin sogar überzeugt, wir müssen auf die Digitalisierung und auf die Innovation setzen.

Bereits hat die Digitalisierung das Leben für die öV-Benutzerinnen und öV- Benutzer erleichtert. 2016 überstieg die Distribution von digitalen Tickets erstmals den Verkauf via Schalterverkaufsstellen. Das bestehende Ticket-App soll weiterentwickelt werden: Ein sogenanntes Check-in Ticket ersetzt den Ticketautomat (resp. Automat im SmartPhone), die Zugangshürden werden nochmals gesenkt, das Tarifstudium entfällt.

Auch bezüglich Innovation ist der öV im Kanton Zürich auf gutem Weg:

- Antriebsformen: Betrieb einzelner Fahrzeuge aus 100% erneuerbaren Energiequellen; zum Schutz der Umwelt und der Bevölkerung

- Zeitgemässe Haltestellen-Ausstattung: Anzeigen, Push-to-Speech-Informationen, LED-Licht, Optionale Sitzmöglichkeiten, USB-Ladestation, WLAN/5G-Router etc., zur Information der Fahrgäste
- erste Versuche mit selbstfahrenden Bussen (u.a. VBZ) sowie die Einrichtung von Reallaboren für Experimente zur Mobilität (z.B. Innovationslinie VBG)

Wenn wir an Innovation und an neue Ideen denken, müssen wir uns immer auch vergegenwärtigen, dass der ZVV jeden Tag 1.8 Millionen Passagiere zu bewältigen hat. Versuche mit ungewissem Ausgang kann sich dieses komplexe Verkehrssystem nicht leisten, ohne dass es zu einem Kollaps kommt. Bei allzu tollkühnen Ideen können wir daher auf dem Platz Zürich nicht Versuchskaninchen spielen, wir unterstützen jedoch nach bestem Wissen und Gewissen solche Vorhaben in anderen Kantonen.

Bei der Frage ob autonome Fahrzeuge, also Autos ohne Lenkerinnen und Lenker, künftig unser Strassenbild prägen werden, sind noch einige rechtliche und technische Fragen zu klären. Diesbezüglich gilt es, rechtzeitig das Strassennetz auf die Digitalisierung der Strasse vorzubereiten. Wir gehen heute davon aus, dass im Zeithorizont 2030 – 2040 teil- oder vollautomatische Fahrzeuge auf Zürichs Strassen denkbar sind. Diesen Frühling hat der Regierungsrat nach 2006 das 2. Gesamtverkehrskonzept verabschiedet. Einer der darin skizzierten Handlungsschwerpunkte wird sich auch mit der Frage beschäftigen, welche Anforderungen eine solche Digitalisierung der Fahrzeuge an Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur stellt. Das GVK 2018 schafft er eine wichtige Grundlage, damit der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich im Einklang mit der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung auch künftig mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen ist. Die sich abzeichnenden veränderten Mobilitätsbedürfnisse von Personen und Gütern sowie die Digitalisierung spielen dabei eine entscheidende Rolle. Diese Entwicklungen sollen im Einklang mit der Wirtschaft beobachtet werden. Eine Schweizer Privatbank (Bank Julius Bär) hat die Kampagne „Wie leben wir in der Stadt der Zukunft?“ gestartet. Diese soll als Inspiration und als Denkanstoss für das Leben und der Mobilität im Zürich der Zukunft dienen.

Die künstliche Intelligenz wird das Humankapital nicht einfach ersetzen können. Köpfe werden weiterhin gefragt sein, aber die Technik wird unser Leben und so natürlich auch unsere Mobilität in Zukunft erleichtern. Und genau hier müssen wir schauen, dass Zürich, dass die Schweiz auch weiterhin eine führende Rolle einnehmen wird – zum Beispiel dank den Daniel Düsentrübs im neuen Innovationspark Dübendorf.

Besten Dank!