



## **Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat**

vom 29. Juni 2022

GR Nr. 2022/283

### **Departement der Industriellen Betriebe, Verordnung über die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr infolge Strassenlärmsanierungen (Verordnung ÖV-Angebot), Neuerlass**

#### **1. Zweck der Vorlage**

Die Stadt setzt sich für einen attraktiven und leistungsfähigen ÖV ein. In den kommenden Jahren soll auf den städtischen Strassen weitgehend Tempo 30 eingeführt werden. Reduziert sich durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auch die Leistungsfähigkeit des ÖV, soll diese Leistungsminderung durch zusätzliche Kurse kompensiert werden. Stellt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) dieses Angebot nicht sicher bzw. kommt er für die Mehrkosten nicht auf, soll die Stadt eine entsprechende Bestellung tätigen und die Mehrkosten einstweilen übernehmen können. Die Voraussetzungen dafür werden mit der vorliegenden Verordnung geschaffen.

#### **2. Ausgangslage**

In der Stadt Zürich sind zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner von einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte betroffen, besonders häufig entlang von Strassen, auf denen neben privaten Motorfahrzeugen auch Trams oder Busse der Verkehrsbetriebe unterwegs sind. Gemäss Art. 16 Abs. 1 und 18 Abs. 1 Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) ist die Stadt verpflichtet, Strassenlärmsanierungen vorzunehmen, wenn die umweltrechtlichen Vorschriften nicht erfüllt sind. Die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen hätten gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) spätestens 15 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung durchgeführt sein müssen (Art. 17 Abs. 3 LSV). Bei Strassen wurde diese Frist mehrfach verlängert und zuletzt auf den 31. März 2018 festgesetzt (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV). Die rechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung der Strassen konnte auch in der Stadt jedoch nicht innert dieser Frist abgeschlossen werden. Mit dem Ablauf der Sanierungsfrist endet die der Stadt als Anlageinhaberin eingeräumte Übergangsfrist, wodurch das Sanierungsrecht vollstreckbar geworden ist. Die Stadt muss aufgrund dieses Vollzugsrückstands und drohender Rechtsmittelverfahren ihre Anstrengungen in Sachen Lärmsanierung weiter intensivieren.

Zu diesem Zweck hat der Stadtrat Ende 2021 das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe erlassen (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1217/2021). Das Kernelement des Konzepts ist ein «Geschwindigkeitsplan», der für das ganze Stadtgebiet strassengenau definiert, wo statt Tempo 50 neu Tempo 30 anzustreben ist. In der Umsetzungsphase, die bis mindestens 2030 dauern wird, ist aufgrund des Bundesrechts für jede einzelne Strasse mit vorgesehener Geschwindigkeitsherabsetzung ein Gutachten zu erstellen, mit dem geprüft wird, ob eine Temporeduktion anzuordnen ist.

Im Gegensatz zu den beiden früheren Konzepten sieht das aktuelle Gesamtkonzept vermehrt Geschwindigkeitsreduktionen auf Strassen vor, die auch vom öffentlichen Verkehr genutzt werden. Durch die tiefere Geschwindigkeit von Trams und Bussen verlängert sich deren Fahrzeit. Um die negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr möglichst



gering zu halten, soll bei diversen Strassen geprüft werden, ob dem Tram über einen unabhängigen Bahnkörper eine höhere maximale Geschwindigkeit ermöglicht werden kann. Zudem sind weitere Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen. Nimmt die Reisezeit nach der Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten trotz dieser Gegenmassnahmen zu, erstrebt die Stadt die Beibehaltung des Takts, der Pünktlichkeit, der Anschlüsse auf andere Linien bzw. das übergeordnete Netz und Linienüberlagerungen (Reissverschlüsse) der betroffenen ÖV-Linien. Mit dem Takt kann auch die Beförderungskapazität (Fahrgastkapazität pro Kurs) garantiert werden. Teilweise können diese Ziele mit verkürzten Wartezeiten an den Endhaltestellen erreicht werden. Sind dort jedoch keine ausreichenden Zeitreserven mehr vorhanden, müssen zusätzliche Kurse eingesetzt werden, um die Pünktlichkeit und Pausen für das Personal zu gewährleisten. Dies verursacht einmalige bzw. wiederkehrende Kosten.

Der ZVV ist aktuell nicht bereit, solche Mehrkosten zur Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots nach Einführung von Tempo 30 zu tragen. Der ZVV verlangt stattdessen, dass die Mehrkosten andernorts durch entsprechende Angebotsreduktionen auszugleichen sind.

### **3. Rahmenkredit vom 27. Oktober 2021 (STRB Nr. 1076/2021)**

Im Fahrplanverfahren 2022/23 hat sich der Verkehrsrat des Kantons Zürich geweigert, die aus der Einführung von Tempo 30 entlang der Tramlinie 13 (Haltestelle Wipkingenplatz bis Schwert) und der Buslinie 46 (Haltestelle Rosengartenstrasse bis Schwert) entstehenden Mehrkosten zu tragen. Als Kompensationsmassnahme hat er die Einstellung der Buslinie 38 und die Taktreduktion der Buslinie 46 am Sonntag beschlossen. Die Stadt setzt sich in einem aktuell hängigen Rechtsmittelverfahren dagegen zur Wehr. Damit soll möglichst auch grundsätzlich geklärt werden, ob der ZVV Mehrkosten zur Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots nach Einführung von Tempo 30 zu tragen hat. Da die Klärung der Kostentragung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, hat der Stadtrat entschieden, jene Verkehrsangebote, die der ZVV zur Kompensation der Mehrkosten nicht mehr bestellt, gemäss § 20 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vorübergehend selber zu bestellen und zu finanzieren. Um die entsprechenden Ausgaben zu tätigen, hat der Stadtrat mit STRB Nr. 1076/2021 einen Rahmenkredit von 2 Millionen Franken bewilligt. Gestützt darauf konnte der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe für den Weiterbetrieb der Linie 38 und die Zusatzfahrten auf der Linie 46 in der Fahrplanperiode 2022/23 einen Objektkredit von Fr. 1 479 490.– bewilligen und das Angebot mit entsprechendem Vertrag beim ZVV bestellen.

### **4. Neuerlass**

Mit dem Rahmenkredit vom 27. Oktober 2021 von 2 Millionen Franken können die erwähnten Mehrkosten für den ÖV voraussichtlich bis Ende 2023 gedeckt werden. Auch nach Ausschöpfung des Rahmenkredits möchte die Stadt Angebotskürzungen bzw. Taktausdünnungen im ÖV infolge neuer Temporeduktionen abwenden können. In erster Linie ist dafür weiterhin auf rechtlicher und politischer Ebene darauf hinzuwirken, dass der Kanton bzw. ZVV das ÖV-Angebot in Bezug auf die Leistungsfähigkeit (Takt) aufrechterhält und dazu einen entsprechenden Verbundfahrplan festlegt, den er vollumfänglich finanziert. Solange und soweit dies nicht der Fall ist, möchte die Stadt dafür einspringen und so das ÖV-Angebot auf dem Stadtgebiet möglichst auf dem bisherigen Stand sicherstellen, sofern dies auch aus Sicht der Angebotsplanung der Verkehrsbetriebe als sinnvoll erachtet wird. Nebst der



grundsätzlichen Frage der Kostentragung ist aktuell schwer abzuschätzen, was die Umsetzung des Gesamtkonzepts Strassenlärmsanierung dritte Etappe effektiv für Folgen für das ÖV-Angebot zeitigt und wie hoch die damit verbundenen wiederkehrenden Mehrkosten ausfallen. Um diesen Unsicherheiten Rechnung zu tragen, soll eine langfristige und flexible Grundlage geschaffen werden, die es der Stadt erlaubt, ergänzende Verkehrsangebote zu bestellen und zu finanzieren. Kreditvorlagen würden diese Anforderungen nicht erfüllen, weshalb eine Verordnung zu erlassen ist. Die Voraussetzungen für eine Angebotsbestellung und -finanzierung durch die Stadt sind darin genau definiert. Sind sie erfüllt, soll der oder die Vorstehende des Departements der Industriellen Betriebe für die betroffene ÖV-Linie die Bestellung und Ausgabe tätigen können. Dies stellt einen effizienten Vollzug sicher.

Die einmaligen bzw. wiederkehrenden Ausgaben für die Gewährleistung des bisherigen Angebots des öffentlichen Verkehrs sind bereits beim Entscheid über die Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt darzulegen und in die Interessenabwägung einzubeziehen. Gegenüber dem Gemeinderat sind die tatsächlich anfallenden Kosten sodann jeweils im Geschäftsbericht des Stadtrats aufzuführen. Dabei sind der Aufwand pro ÖV-Linie und die Gesamtkosten nachzuführen. Mit dieser Berichterstattung kann der städtische Aufwand auch gegenüber dem Verkehrsverbund ausgewiesen werden.

## 5. Inhalt der Verordnung

### A. Allgemeines

Gegenstand	Art. 1 <sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr nach einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. <sup>2</sup> Sie regelt die Bestellung und Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsangeboten, die: a. über das Verbundangebot hinausgehen; und b. im Zusammenhang mit der Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit stehen.
------------	--

**Art. 1:** Das PVG bezweckt, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen (§ 1 PVG). Dabei sorgt der ZVV für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur (§ 11 PVG). Dazu gehört, dass der ZVV im Fahrplanverfahren ein Verbundangebot festlegt und den Transportunternehmungen für die Erbringung von Leistungen für den Verbund den Betriebsaufwand ersetzt, soweit er sie im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt (vgl. § 19 und § 25 PVG). Über das Verbundangebot hinausgehend sind die Transportunternehmungen und Gemeinden berechtigt, zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen und Fahrplanverdichtungen vorzunehmen (§ 20 Abs. 1 PVG). In diesem Fall tragen die Transportunternehmungen und Gemeinden die Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote selber. Die Anrechnung von Einnahmenanteilen wird vertraglich geregelt (§ 20 PVG).

Mit der vorliegenden Verordnung soll sichergestellt werden, dass nach einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit das bisherige städtische Angebot im öffentlichen Verkehr beibehalten werden kann (vgl. Art. 1 Abs. 1). Reduziert sich mit der Herabsetzung der Geschwindigkeit die Leistungsfähigkeit einer ÖV-Linie, sieht die Verordnung Gegenmassnahmen vor, die von der Stadt zu prüfen und nach Möglichkeit zu ergreifen sind. Als letztes Mittel soll die Stadt beim ZVV auf eigene Kosten zusätzliche Verkehrsangebote bzw. Kurse



gemäss § 20 PVG bestellen können. Der Regelungsschwerpunkt der Verordnung liegt auf dieser Massnahme. Die beiden wesentlichen Merkmale von solchen bestellbaren zusätzlichen öffentlichen Verkehrsangeboten ergeben sich aus Art. 1 Abs. 2. Einerseits gehen sie über das vom ZVV festgelegte Verbundangebot hinaus (lit. a), andererseits wird damit auf die Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit auf einer ÖV-Linie reagiert (lit. b).

Definitionen	<p>Art. 2<sup>1</sup> Für diese Verordnung gelten folgende Begriffsdefinitionen:</p> <p>a. Das Verbundangebot umfasst alle Linien und Kurse des öffentlichen Verkehrs, die vom Zürcher Verkehrsverbund bestellt und vollumfänglich finanziert werden.</p> <p>b. Das städtische Angebot umfasst alle Linien und Kurse des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich, die vor Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit Teil des Verbundangebots waren.</p>
--------------	---

**Art. 2:** Die Definition des Verbundangebots gemäss lit. a ergibt sich bereits aus dem PVG. Im Rahmen des Fahrplanverfahrens wird das Verbundangebot immer wieder von neuem festgelegt. Dagegen entspricht das städtische Angebot gemäss lit. b dem Verbundangebot, wie es vor der Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten Bestand hatte. Dieses städtische Angebot gilt es mit den Massnahmen dieser Verordnung zu gewährleisten. Die rechtliche Wirkung der Verordnung beginnt mit ihrem Inkrafttreten. Damit ist das in Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 auf den Linien 13 und 46 bestellte Zusatzangebot nicht von lit. b erfasst. Damit die dort bereits bestellten Zusatzkurse dennoch beibehalten werden können, ist mit Art. 11 eine entsprechende Übergangsbestimmung vorgesehen.

Zweck	<p>Art. 3 Diese Verordnung bezweckt:</p> <p>a. die Sicherstellung eines attraktiven Angebots des öffentlichen Verkehrs;</p> <p>b. die Verhinderung eines Abbaus des städtischen Angebots bei der Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten.</p>
-------	---

**Art. 3:** Die Stadt setzt sich für einen attraktiven öffentlichen Verkehr ein. Dazu gehören unter anderem kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit und genügende Transportkapazitäten. Die Verordnung bezweckt, die Attraktivität des Angebots des öffentlichen Verkehrs auch nach Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten auf ÖV-Linien sicherzustellen (lit. a). Als Referenz ist auf das städtische Angebot abzustellen, wie es in Art. 2 lit. b definiert ist. Einen Abbau gegenüber dieser Zielgrösse bei der Einführung von einer tieferen Höchstgeschwindigkeit gilt es möglichst zu verhindern (lit. b).

Grundsätze a. Beibehaltung	<p>Art. 4 Wird auf einem Strassenabschnitt mit Tram- oder Buslinien die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt, erstrebt die Stadt die Beibehaltung:</p> <p>a. des Takts;</p> <p>b. der Pünktlichkeit;</p> <p>c. der Anschlüsse;</p> <p>d. der Linienüberlagerungen.</p>
-------------------------------	--

**Art. 4:** Trotz Gegenmassnahmen werden nach Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten längere Reisezeiten auf ÖV-Linien teilweise nicht zu vermeiden sein. In diesen Fällen sollen – wenn immer möglich – wenigstens der Takt, die Pünktlichkeit, die Anschlüsse und Linienüberlagerungen der betroffenen ÖV-Linie beibehalten werden. Die betroffenen Haltestellen sollen nach wie vor von gleich vielen Fahrzeugen im gleichen Minutentakt und mit derselben Transportkapazität frequentiert werden. Dies ist insbesondere auch aus systemischen Gründen elementar. Das Gebiet der Stadt Zürich ist grundsätzlich dem Angebotsbereich 3 zuzuordnen (§ 2 Abs. 1 lit. c Angebotsverordnung [LS 740.3]), für



den mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten wird. Bei entsprechender Nachfrage ist das Intervall weiter verkürzt, in der Regel auf Intervalle von 10, 7,5, 6 oder weniger Minuten (§ 13 Angebotsverordnung). Weil die Taktfahrpläne aufeinander abgestimmt sind, würden Veränderungen bei einzelnen Linien das sensible System gefährden. Mit einem entsprechenden Takt sollen folglich nicht nur Transportkapazitäten auf den einzelnen Linien, sondern auch Reissverschlüsse und Anschlussverbindungen und damit das zuverlässige Funktionieren des gesamten ÖV-Systems gesichert werden.

b. Massnahmen ohne Einsparungen	Art. 5 Die Stadt trifft die erforderlichen Massnahmen, ohne dass bei anderen Tram- oder Buslinien Einsparungen vorgeschlagen oder vorgenommen werden.
---------------------------------	---

**Art. 5:** Der Mehraufwand, der für die Beibehaltung des städtischen Angebots auf einer betroffenen Linie erforderlich ist, soll nicht bei anderen Linien eingespart werden. Eine solche Verlagerung der Angebotsreduktion auf Linien, die von der Lärmsanierung nicht betroffen sind, wäre sachfremd und gilt es entsprechend zu vermeiden. Die Stadt spricht sich damit für die Beibehaltung des gesamten Angebots aus.

## B. Massnahmen

Fahrplanverfahren a. Mitwirkung	Art. 6 <sup>1</sup> Die zuständigen Instanzen wirken im Fahrplanverfahren auf ein möglichst attraktives Verkehrsangebot hin. <sup>2</sup> Sie vertreten die Grundsätze dieser Verordnung bei der Mitwirkung in den zuständigen Gremien und stellen die erforderlichen Anträge.
------------------------------------	---

**Art. 6:** Droht infolge Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit auf einer Linie eine Angebotsreduktion, so ist zu prüfen, ob Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ergriffen werden können. Zu denken ist etwa an eine optimierte Verkehrssteuerung, Eigentrassees, unabhängige Bahnkörper oder Busspuren. Sind diese Massnahmen nicht geeignet oder ausreichend, um nach Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit das städtische Angebot zu sichern, sollen die zuständigen städtischen Instanzen im Fahrplanverfahren auf ein möglichst attraktives Verkehrsangebot hinwirken (Abs. 1).

Der Verkehrsrat legt im Fahrplanverfahren das Verbundangebot unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest (§ 19 PVG). Dieses besondere Verfahren zur Erstellung des Verbundfahrplans ist in der Fahrplanverfahrensverordnung (FVV, LS 740.35) geregelt.

Der ZVV setzt gemäss § 4 FVV die Fristen und organisatorischen Einzelheiten für das Fahrplanverfahren fest und gibt sie rechtzeitig bekannt. Gemäss § 5 FVV leitet der ZVV das Fahrplanverfahren durch finanzielle und strategische Vorgaben ein. Diese Vorgaben legt er im Rahmen der Grundsätze des Kantonsrates über die Tarifordnung und die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots und in Absprache mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen fest (§ 12 FVV). Bereits bei der Festsetzung dieser Vorgaben für das Fahrplanverfahren können die Stadt bzw. die Verkehrsbetriebe als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen darauf hinwirken, dass das städtische Angebot bei Einführung tieferer Höchstgeschwindigkeiten nicht reduziert werden muss.



Vermögen die festgelegten Vorgaben den Leistungsabbau nicht zu verhindern, sind im weiteren Verfahren betreffend das Angebotskonzept und Fahrplanprojekt (vgl. §§ 13 f. FVV) die nötigen Vorkehrungen für die Beibehaltung des Angebots zu ergreifen. Es geht darum, dass die Stadt bzw. die Verkehrsbetriebe an den Zusatzkursen festhalten, die erforderlich sind, um das städtische Angebot auf den betroffenen Linien trotz reduzierter Höchstgeschwindigkeit beibehalten zu können.

Der Verkehrsrat schliesst das Verfahren ab, indem er den Verbundfahrplan festlegt und damit auch über die beantragten Zusatzkurse entscheidet (vgl. § 16 FVV).

Zusammenfassend haben die involvierten städtischen Stellen in allen Phasen des Fahrplanverfahrens die Grundsätze dieser Verordnung (vgl. Art. 4 f.) einzubringen und die erforderlichen Anträge zu stellen (Abs. 2).

b. zusätzliche Kurse	Art. 7 <sup>1</sup> Die zuständigen Instanzen beantragen zusätzliche Kurse, wenn das städtische Angebot nicht anderweitig gesichert werden kann. <sup>2</sup> Sie beantragen die Übernahme der Kosten durch den Verkehrsverbund.
----------------------	---

**Art. 7:** Diese Bestimmung konkretisiert die Mitwirkung im Fahrplanverfahren in Form des Antragsrechts. Kann das städtische Angebot im öffentlichen Verkehr nicht mit Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gesichert werden, sind die zuständigen städtischen Instanzen angehalten, jene Zusatzkurse zu beantragen, die erforderlich sind, um das vorbestehende städtische Angebot auf den betroffenen Linien trotz reduzierter Höchstgeschwindigkeit beibehalten zu können. Nebst den Zusatzkursen ist auch die Kostenübernahme durch den ZVV zu beantragen.

Zusätzliches Angebot	Art. 8 <sup>1</sup> Die Stadt bestellt die erforderlichen Verkehrsleistungen als zusätzliches Angebot, wenn der Verkehrsverbund die beantragten Zusatzkurse im Fahrplanverfahren ablehnt. <sup>2</sup> Die Stadt trägt die Kosten der zusätzlichen Angebote.
----------------------	---

**Art. 8:** Lehnt der ZVV im Fahrplanverfahren bzw. im festgelegten Verbundfahrplan die beantragten Zusatzkurse als Kompensationsmassnahme zur Beibehaltung des Angebots ab, bestellt die Stadt die entsprechenden Verkehrsleistungen beim ZVV auf eigene Kosten als zusätzliches Angebot gemäss § 20 PVG. Der ZVV wiederum beauftragt die Verkehrsbetriebe mit der Erbringung der Transportleistung. Inhaltlich soll die Bestellung dem Antrag im Fahrplanverfahren gemäss Art. 7 entsprechen. Die Details sind in einem Vertrag zwischen ZVV und Stadt zu regeln. Dazu gehört insbesondere die Bezifferung der Kosten, die Anrechnung von Einnahmeanteilen sowie Angaben zur Vertragsdauer und Kündigungsmodalitäten. Da im neuen Fahrplanverfahren erneut auf eine Kostenübernahme durch den ZVV hinzuwirken ist, muss der Vertrag jedenfalls auf Ende der Fahrplanperiode kündbar sein. Falls die Stadt zusätzlich ein Rechtsmittelverfahren gegen den Verbundfahrplan anstrengt, ist auch diesem Umstand in der Bestellung Rechnung zu tragen.

In der Verordnung ist klar geregelt, wann und in welchem Umfang zusätzliche Verkehrsleistungen gemäss § 20 PVG zu bestellen sind. Sind die Voraussetzungen erfüllt, ist darauf hinzuwirken, dass die zusätzlichen Verkehrsleistungen ab der nächsten Fahrplanperiode erbracht werden. Der Gegenstand der Bestellung hat sich auf jene zusätzlichen Kurse zu beschränken, die für die Beibehaltung des städtischen Angebots erforderlich sind. Für die Beurteilung des Angebots ist auf die Kriterien in Art. 4 abzustellen. Indem die Verordnungsbestimmungen beim Entscheid über die Bestellung von zusätzlichen Angeboten weder in



sachlicher, zeitlicher noch örtlicher Hinsicht einen erheblichen Entscheidungsspielraum belassen, sind die damit einhergehenden Ausgaben als gebunden zu qualifizieren (vgl. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz [GG, LS 131.1]).

Gemäss bestehender Kompetenzordnung ist der Stadtrat oder eine von diesem ermächtigte Instanz befugt, die gemäss dieser Verordnung erforderlichen finanziellen Mittel als gebundene Ausgaben zu bewilligen (vgl. § 105 GG).

Gemäss nachfolgendem Kapitel soll mit dieser Vorlage im ROAB eine neue Delegationsnorm aufgenommen werden, wonach abschliessend die Vorsteherin oder der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe für die Ausgaben gemäss vorliegender Verordnung zuständig ist.

### C. Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmung	Art. 9 Die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung getätigten Ausgaben zur Gewährleistung des Angebots richten sich ab der Fahrplanperiode 2024/25 nach dieser Verordnung.
---------------------	--

**Art. 9:** Diese Verordnung löst den Rahmenkredit gemäss STRB Nr. 1076/2021 ab. Der gestützt auf den Rahmenkredit bereits bewilligte Objektkredit für den Weiterbetrieb der Linie 38 und die Zusatzfahrten auf der Linie 46 in der Fahrplanperiode 2022/23 behält seine Gültigkeit. Im Anschluss daran richtet sich die weitere Gewährleistung dieses Angebots ebenfalls nach der vorliegenden Verordnung. Nach Inkrafttreten der Verordnung verfällt der Rahmenkredit, soweit er nicht beansprucht wurde (§ 111 Abs. 1 GG; Patrizia Kaufmann, Kommentar GG, § 111 Rz. 1).

Inkrafttreten	Art. 10 Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.
---------------	--

**Art. 10:** Auch wenn mit dem Rahmenkredit die erforderlichen finanziellen Mittel für die laufende Fahrplanperiode 2022/23 zur Verfügung stehen, soll die Verordnung bereits am 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt und damit der Rahmenkredit abgelöst werden.

Befristung	Art. 11 Diese Verordnung gilt bis zur vollständigen Übernahme der Kosten gemäss dieser Verordnung durch den Verkehrsverbund.
------------	--

**Art. 11:** Die Stadt ist der Auffassung, dass der ZVV die Mehrkosten für die Aufrechterhaltung des städtischen Angebots tragen müsste. Entsprechend gilt die Verordnung bis zur vollständigen Übernahme der Kosten durch den ZVV.

### 6. Teilrevision ROAB

Gebundene Ausgaben setzen einen Beschluss des Gemeindevorstands voraus (§ 105 GG). Im Rahmen seiner Organisationsautonomie hat der Stadtrat in Art. 65 ROAB festgelegt, dass er gebundene einmalige Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken und gebundene wiederkehrende Ausgaben von jährlich mehr als Fr. 100 000.– selber bewilligt. Für gebundene einmalige Ausgaben bis 2 Millionen Franken und gebundene wiederkehrende Ausgaben von jährlich bis Fr. 100 000.– sind die Departementsvorstehenden bzw. weitere Angestellte zuständig. Die Finanzbefugnisse des Stadtrats sind grundsätzlich nicht übertragbar (Art. 58 Abs. 1 ROAB). Anderslautende Bestimmungen bleiben jedoch vorbehalten (Art. 58 Abs. 3 ROAB). Eine solche ist mit dieser Vorlage zu erlassen. Der oder die Vorstehende des Departements der Industriellen Betriebe soll nämlich aus Praktikabilitäts- und Effizienzgründen abschliessend die gebundenen einmaligen und wiederkehrenden



Ausgaben bewilligen können, die aus der Bestellungen von zusätzlichen Verkehrsleistungen gemäss dieser Verordnung resultieren. Unabhängig davon ist mit der vorgesehenen Berichterstattung sichergestellt, dass Stadtrat und Gemeinderat über die Kostensituation informiert bleiben. Für die Kompetenzdelegation ist ein entsprechender Artikel im ROAB aufzunehmen.

c. Verordnung ÖV-Angebot	Art. 66a Die Vorsteherin oder der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe ist zuständig für die Bewilligung von Ausgaben im Zusammenhang mit der Verordnung ÖV-Angebot.
-----------------------------	---

Die Kompetenz für den Abschluss des Bestellvertrags mit dem ZVV liegt mangels gegenteiliger Vorgabe bei der oder dem Vorstehenden des Departements der Industriellen Betriebe (vgl. Art. 5 ROAB).

## **7. Koordination mit der Verkehrsplanung**

Wird für eine Strasse, auf der eine ÖV-Linie verkehrt, eine tiefere Höchstgeschwindigkeit rechtskräftig verfügt und sind – trotz geprüfter bzw. ergriffener Gegenmassnahmen – zusätzliche Kurse nötig, so gilt es zu bedenken, dass dafür organisatorische und betriebliche Vorkehrungen zu treffen sowie Vorgaben aus dem Fahrplanverfahren einzuhalten sind. Insbesondere sind die erforderlichen Zusatzkurse im Fahrplanverfahren zu beantragen bzw. bei Bedarf von der Stadt als zusätzliche Verkehrsleistungen gemäss § 20 PVG zu bestellen. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuwirken, dass die neue Höchstgeschwindigkeit erst signalisiert wird, wenn die Zusatzkurse auch tatsächlich verkehren können.

## **8. Finanzielle Auswirkungen**

In den Antworten zur Interpellation GR Nr. 2020/315 und der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/144 hat der Stadtrat die zu erwartenden Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr in Folge Strassenlärmsanierungen mit bis zu 20 Millionen (jährlich wiederkehrend) beziffert.

## **9. Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)**

Gemäss Art. 3 ff. Verordnung über die Verbesserung der Rahmenbedingungen für KMU (AS 930.100) und dem zugehörigen Leitfaden ist im Rahmen der Vorbereitung von Stadtratsgeschäften eine Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) betreffend kleinere und mittlere Betriebe (KMU) durchzuführen, wobei die Ergebnisse dieser Abschätzung darzustellen sind. Diese Vorlage führt weder zu Mehrkosten noch zu administrativen Mehraufwendungen für die KMU.

## **10. Zuständigkeit**

Für den Erlass von Verordnungen von allgemeiner Wichtigkeit ist gestützt auf Art. 54 Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) der Gemeinderat zuständig, wobei gegen den Erlass gemäss Art. 36 GO das fakultative Referendum offensteht. Für die Teilrevision des ROAB ist gemäss Art. 86 Abs. 2 lit. a, b und c GO der Stadtrat zuständig. Die Verordnung und das revidierte ROAB treten nach eingetretener Rechtskraft per 1. Januar 2023 in Kraft.



9/9

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

**Es wird eine Verordnung über die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr infolge Strassenlärmsanierungen (Verordnung ÖV-Angebot) gemäss Beilage (datiert vom 29. Juni 2022) erlassen.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti



Beilage zu GR Nr. 2022/283

29. Juni 2022

**Verordnung über die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr infolge Strassenlärmsanierungen (Verordnung ÖV-Angebot)**

vom ...

*Der Gemeinderat,*

gestützt auf Art. 54 GO<sup>1</sup> und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 29. Juni 2022<sup>2</sup>,

*beschliesst:*

**A. Allgemeines**

Art. 1 <sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Gewährleistung des städtischen Angebots im öffentlichen Verkehr nach einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.

Gegenstand

<sup>2</sup> Sie regelt die Bestellung und Finanzierung von zusätzlichen öffentlichen Verkehrsangeboten, die:

- a. über das Verbundangebot hinausgehen; und
- b. im Zusammenhang mit der Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit stehen.

Art. 2 Für diese Verordnung gelten folgende Begriffsdefinitionen:

Definitionen

- a. Das Verbundangebot umfasst alle Linien und Kurse des öffentlichen Verkehrs, die vom Zürcher Verkehrsverbund bestellt und vollumfänglich finanziert werden.
- b. Das städtische Angebot umfasst alle Linien und Kurse des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich, die vor Einführung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit Teil des Verbundangebots waren.

---

<sup>1</sup> AS 101.100

<sup>2</sup> STRB Nr. 575 vom 29. Juni 2022.

Zweck

Art. 3 Diese Verordnung bezweckt:

- a. die Sicherstellung eines attraktiven Angebots des öffentlichen Verkehrs;
- b. die Verhinderung eines Abbaus des städtischen Angebots bei der Einführung von tieferen Höchstgeschwindigkeiten.

Grundsätze  
a. Beibehaltung

Art. 4 Wird auf einem Strassenabschnitt mit Tram- oder Buslinien die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt, erstrebt die Stadt die Beibehaltung:

- a. des Takts;
- b. der Pünktlichkeit;
- c. der Anschlüsse;
- d. der Linienüberlagerungen.

b. Massnahmen ohne Einsparungen

Art. 5 Die Stadt trifft die erforderlichen Massnahmen, ohne dass bei anderen Tram- oder Buslinien Einsparungen vorgeschlagen oder vorgenommen werden.

## **B. Massnahmen**

Fahrplanverfahren  
a. Mitwirkung

Art. 6 <sup>1</sup> Die zuständigen Instanzen wirken im Fahrplanverfahren auf ein möglichst attraktives Verkehrsangebot hin.

<sup>2</sup> Sie vertreten die Grundsätze dieser Verordnung bei der Mitwirkung in den zuständigen Gremien und stellen die erforderlichen Anträge.

b. zusätzliche Kurse

Art. 7 <sup>1</sup> Die zuständigen Instanzen beantragen zusätzliche Kurse, wenn das städtische Angebot nicht anderweitig gesichert werden kann.

<sup>2</sup> Sie beantragen die Übernahme der Kosten durch den Verkehrsverbund.

Zusätzliches Angebot

Art. 8 <sup>1</sup> Die Stadt bestellt die erforderlichen Verkehrsleistungen als zusätzliches Angebot, wenn der Verkehrsverbund die beantragten Zusatzkurse im Fahrplanverfahren ablehnt.

<sup>2</sup>Die Stadt trägt die Kosten der zusätzlichen Angebote.

### **C. Schlussbestimmungen**

Art. 9 Die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung getätigten Ausgaben zur Gewährleistung des Angebots richten sich ab der Fahrplanperiode 2024/25 nach dieser Verordnung. Übergangsbestimmung

Art. 10 Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2023 in Kraft. Inkrafttreten

Art. 11 Diese Verordnung gilt bis zur vollständigen Übernahme der Kosten gemäss dieser Verordnung durch den Verkehrsverbund. Befristung