



41. Sitzung, Montag, 15. Februar 2016, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Theresia Weber (SVP, Uetikon a. S.)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 2619
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 2619
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 2619

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Baurekursgerichts

für die zurückgetretene Hedy Betschart Zaugg

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 54/2016 Seite 2620

3. Verlängerung der Glatttalbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2015
zum Postulat KR-Nr. 348/2010 und gleichlautender
Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5188 Seite 2620

4. Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit dem Stadtzürcher Tramnetz

Antrag des Regierungsrates vom 20. Mai 2015 zum
Postulat KR-Nr. 316/2010 und gleichlautender An-
trag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5202 Seite 2627

5. Wahlfreiheit beim Sonntagsverkauf

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2015
zum Postulat KR-Nr. 370/2010 und gleichlautender
Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abga-
ben vom 1. Dezember 2015

Vorlage 5189..... Seite 2632

6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015 und
geänderter Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5213a..... Seite 2640

7. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilli- gung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2016/2017

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015 und
gleichlautender Antrag der Kommission für Ener-
gie, Verkehr und Umwelt vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5214..... Seite 2684

Verschiedenes

- Nachruf Seite 2646
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der SVP zum Gefängnis-
ausbruch in Dietikon..... Seite 2646
 - Fraktionserklärung der SP zum Gefängnisaus-
bruch in Dietikon Seite 2648
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 2692

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Theresia Weber: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Theresia Weber: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 264/2015, Einschleppen von Krankheiten und Schädlingen mit Onlinebestellungen
Erika Zahler (SVP, Boppelsen)
- KR-Nr. 265/2015, Kostendeckungsgrad Strassen im Kanton Zürich
Daniel Heierli (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 268/2015, Zürcher Staatsbetriebe und gewerkschaftliche Zwangsabgaben
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 269/2015, Vertreibt der Kanton Zürich Start-ups?
Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.)
- KR-Nr. 271/2015, Verschlechterung des ZVV-Angebots im Fernverkehr
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 272/2015, Klare Gesetzesgrundlage gegen den unbekanntem Wärmeentzug sowie die Wahrung der öffentlichen Interessen im Untergrund
Michael Zeugin (GLP, Winterthur)
- KR-Nr. 276/2015, Staatspropaganda und mangelnde Demokratie in Abstimmungszeitungen
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist ab heute Nachmittag einsehbar:

- Protokoll der 39. Sitzung vom 1. Februar 2016, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Kantonale Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5251

2. Wahl eines Ersatzmitglieds des Baurekursgerichts

für die zurückgetretene Hedy Betschart Zaugg

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 54/2016

Ratspräsidentin Theresia Weber: Das Wort hätte der Präsident der Interfraktionellen Konferenz, Marcel Lenggenhager, so er denn da wäre.

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Referentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Marcel Lenggenhager ist in den Ferien.

Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Ueli Brunner, FDP, Erlenbach.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Besten Dank. Es hat noch ein paar Ratsmitglieder, die heute in den Ferien sind (*zahlreiche Plätze sind leer*), und nächstes Mal haben wir sowieso alle Ferien.

Vorgeschlagen ist Ueli Brunner, Erlenbach. Wird dieser Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements, Ueli Brunner als Ersatzmitglied des Baurekursgerichts als gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Verlängerung der Glattalbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2015 zum Postulat KR-Nr. 348/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5188

Ratspräsidentin Theresia Weber: Es ist die Abschreibung eines Postulates. Die Kommissionspräsidentin hat 20 Minuten, alle übrigen Ratsmitglieder haben zwei Minuten Redezeit.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Unser Rat hat dieses am 29. November 2010 eingereichte Postulat am 13. Mai 2013 mit 89 zu 74 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dieser beantragte uns am 29. April 2015, das Postulat abzuschreiben. Unsere Kommission hat die Vorlage an zwei Sitzungen behandelt und beantragt Ihnen einstimmig ebenfalls, der Abschreibung zuzustimmen.

Das Postulat forderte wegen des Wachstums in der Region Dübendorf, Volketswil und Uster und weil Volketswil eine der grössten Gemeinden ohne Anschluss ans Schienennetz ist, die Raum- und Trasseesicherung für die Stadtbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster.

Es wurde dargelegt, dass in der Richtplan-Strategie für Stadtbahnen der Bedarf für weitere Stadtbahnen untersucht wurde. Dadurch ergab sich, dass zuerst die im letzten Herbst 2015 vom Volk angenommene Limmattalbahn weiterverfolgt werden soll, dann der Ausbau des Stadtzürcher Tramnetzes und schliesslich die Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen Kloten in Richtung Kloten Industrie. In Abhängigkeit von der Entwicklung des Innovationsparks soll eventuell die Glattalbahn ebenfalls vom Bahnhof Dübendorf nach Dietlikon verlängert werden. Für die Strecke Dübendorf–Volketswil–Uster wurde festgestellt, dass das Potenzial für eine Stadtbahn zu klein ist, da das Gebiet auch nach weiteren Verdichtungen keine städtische Dichte aufweisen wird.

Als Ergebnis der Gebietsplanung «Masterplan 2050 für den Raum Uster–Volketswil» vom 11. Januar 2013 wurde festgehalten, dass mit einem ausgebauten Busangebot der Zugang zu den S-Bahnhöfen verbessert werden soll. Bei den bedeutenden Zubringerkorridoren soll es Eigentrassees für den Bus geben. Damit kann auch die heute mangelhafte Pünktlichkeit der Busse verbessert werden, welche heute regelmässig im Verkehr stecken bleiben und somit die Anschlüsse an die S-Bahn verpassen. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt trotzdem eine Stadtbahn notwendig werden, dann könnten die Buskorridore für die Stadtbahn ausgebaut werden.

Eine Trasseesicherung zum heutigen Zeitpunkt wäre kaum angebracht, da diese mit Baulinien gesichert werden müsste, was einer Bauverbotszone gleichkommen würde. In Anbetracht dessen, dass

man bis 2050 nicht mit einer Stadtbahn rechnet, wäre dies nicht verhältnismässig.

Da zum heutigen Zeitpunkt die Notwendigkeit einer Raum- und Trasseesicherung für eine Glatttalbahnverlängerung in diesem Gebiet nicht gegeben ist, beantragt Ihnen die einstimmige KEVU, gestützt auf den Bericht des Regierungsrates, die Abschreibung dieses Postulats. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Nach einer in Auftrag gegebenen Studie wissen wir, dass es eine Stadtbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster nicht braucht. Zu gering ist das Potenzial dieses Gebietes, um – parallel zu einer gut ausgebauten S-Bahn-Strecke und funktionierenden Busverbindungen – für die Feinerschliessung in den Zwischenabschnitten ein Luxusprojekt in der Grössenordnung von Hunderten von Millionen Franken für ein «Trämli» von Dübendorf nach Uster ins Auge zu fassen. Der geplante verdichtete Ausbau des S-Bahn-Taktes, die geplante Buspriorisierung sowie der Ausbau des Busterminals beim Bahnhof Schwerzenbach sind für die Zukunft der Erschliessung des Gebietes durch den öffentlichen Verkehr völlig ausreichend. Darum ist es sinnvoll, keine exorbitanten Kosten für ein Luxusprojekt ins Auge zu fassen, welche völlig unnötig sind. Vielmehr wäre es sinnvoll, darüber nachzudenken, wie bei zukünftigen Projekten wieder einmal ein solches für den motorisierten Individualverkehr (MIV) realisiert werden kann. Es wäre begrüssenswert, wenn unsere Regierung wieder einmal eine neue Strasse einweihen könnte. Denn in letzter Zeit war sie nur immer zu Einweihungen von ÖV-Verbindungen eingeladen. Die Abstimmung über die Limmattalbahn sollte den ÖV-Enthusiasten und MIV-Verhindern etwas zu denken geben. Die Direktbetroffenen haben nämlich keine Freude daran, dass der Strassenkörper, welcher sich ja meistens nicht verbreitern lässt, durch Stadtbahnen für den Autoverkehr behindert wird. Nur schon aus diesem Grund wäre ein «Trämli» von Dübendorf nach Uster abzulehnen.

Die SVP ist mit der Abschreibung dieses Postulates hoch zufrieden und wir stimmen dieser zu.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Dieses Postulat ist entweder seiner Zeit weit voraus oder es behandelt nicht das eigentliche Problem. Wenn das erwartete Bevölkerungswachstum des Kantons Zürich mehrheitlich zwischen Dübendorf und Uster stattfinden würde, ja, dann bräuchte es tatsächlich dort ein Tram. Aber heute gibt es dort noch

viel grüne Wiese und Erholungsraum. Dieser muss nicht mit dem Tram erschlossen werden, da hat es einfach zu wenig Fahrgäste. Und das wird sich auch nicht so schnell ändern, da ist das Niderfeld in Dietikon ein ganz anderes Gebiet und darum bekommen wir nun dort die Limmattalbahn.

Das eigentliche Problem in Volketswil ist die Pünktlichkeit der Busse. Hier rennt das Postulat offene Türen ein – bei uns und bei der Verwaltung. Die Situation kann sich mit vielen kleinen Massnahmen – die Kommissionspräsidentin hat sie angedeutet – verbessern und die Menschen können auch in Zukunft wieder sicher und pünktlich zur S-Bahn kommen und damit pünktlich zur Arbeit oder zu ihren Freizeitvergnügen gelangen. Hingegen neue Strassen erachte ich in diesem Gebiet als komplett unnötig. Der verdichtete Bau, der auch in Volketswil stattfindet, wird viel besser mit dem öffentlichen Verkehr aufgenommen. Und wir hier in der Stadt Zürich wünschen einfach nicht, dass sämtliche Volketswiler mit ihrem grossen Privatauto in die Stadt Zürich kommen, hier die Strassen, die schon voll sind, weiter belasten und noch weitere Parkplätze beanspruchen. Darum unterstützen wir heute die Abschreibung dieses Postulates. Danke.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Mittels Postulat war der Regierungsrat aufgefordert worden, die Verlängerung der Glattalbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster zu prüfen. Grundsätzlich war dafür nur eine Raum- und Trasseesicherung im kantonalen Richtplan vorgesehen gewesen. Nötig in den Augen der Votanten war dies, weil die Verkehrsdichte in der Region nicht nur zu Spitzenzeiten sehr hoch ist.

Nun ist es so, dass der regierungsrätliche Bericht erhellend darzulegen vermag, dass auf der Achse Dübendorf–Volketswil–Uster die Siedlungsdichte trotz allem zu gering ist, um den Bau einer Stadtbahn, einer zweiten ÖV-Achse, zu rechtfertigen. Auch eine Trasseesicherung ist demnach nicht opportun, würde sie nämlich nur eine Sicherung mit Baulinien bedeuten, was zu eigentlichen Bauverbotszonen führen würde. Im Masterplan 2050 zeigte sich auch, dass eine zweite ÖV-Achse nicht wirtschaftlich wäre, dass es aber demgegenüber bessere Verknüpfungen der bestehenden Busse mit dem S-Bahn-Netz gäbe. Die grossräumige Erschliessung der Wohnquartiere mit Bussen wäre demnach eine wirksame Massnahme.

Die FDP ist damit zufrieden, sie wird das Postulat abschreiben.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Diejenigen, die sie erhalten, wollen sie nicht, und diejenigen, die sie nicht erhalten, wollen sie. Die einen begrüssen den Entwicklungsschub, den sie verspricht, bei den anderen weckt diese Entwicklung Ängste. Bei der Frage von Stadtbahnen scheiden sich die Geister, wie wir das bei der Limmattalbahn gesehen haben. Entscheidender als das Wollen oder Nichtwollen sind aber objektive Kriterien, dies hat sich aus verschiedenen Studien zur Raum- und Verkehrsentwicklung ergeben. Seit der Einreichung dieses Postulats im November 2010 wurde unter anderem der erwähnte Masterplan für die Region erarbeitet, der aufzeigt, dass die Region nicht das Potenzial für eine Stadtbahn aufweist.

Trotzdem soll der ÖV in dieser Region gestärkt werden, unter anderem mit einer Anbindung von Volketswil an den Bahnhof Schwerzenbach mit einem Bus-Eigentrassee. Das Eigentrassee garantiert eine gute Fahrplanstabilität des Busses und hält immer noch die Möglichkeiten offen, darauf bei Bedarf ein Gleis für eine Strassenbahn zu bauen. Wir schreiben das Postulat ab.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Wir haben es hier mit einem schönen Wunsch zu tun, den wir gerne unterstützen würden. Tatsache aber ist, wie das schon mehrfach gesagt wurde, dass die Nachfrage für eine Stadtbahn zu klein ist. Zudem ist die ÖV-Achse bereits jetzt mit S-Bahn und Bus sehr gut ausgebaut. Der Ausbau der Glattalbahn geht richtigerweise nicht nach Uster, sondern Richtung Innovationspark und Dietlikon. Das werden wir weiterhin unterstützen. Wir sind auch für Abschreibung des Postulates.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich spreche stellvertretend für den Erstunterzeichner Jean-Philippe Pinto, der im Ausland weilt und, wie ich weiss, persönlich sehr traurig ist über diesen Abschreiber, den wir heute hier vornehmen. Wir akzeptieren das vonseiten der CVP, dass dieses Postulat abgeschrieben wird, auch wenn uns die Begründung nicht zu 100 Prozent überzeugt. Es ging bei diesem Postulat nur um eine Raum- und Trasseesicherung, nicht mehr und nicht weniger. Es mag zwar sein, dass aus heutiger Perspektive die Verdichtungsmöglichkeit in den betreffenden Gemeinden als zu gering eingeschätzt wird. Doch Sie wissen alle, die Verdichtung wird fortschreiten und es stellt sich die Frage – und wir müssen uns die Frage stellen –, wie die Situation in 20, 30 Jahren aussehen wird. Vielleicht wären wir dann froh gewesen um diese Raum- und Trasseesicherung und vielleicht ist es dann zu spät.

Ein kleiner Lichtblick bleibt: Der Masterplan 2050 für den Raum Uster–Volketswil sieht für die wichtigsten Verkehrskorridore ein Eigentrassee für Busse vor. Und wir packen diesen Strohalm und denken daran oder deponieren hier, dass bei einer Eigentrassierung allenfalls dann auch erwogen werden sollte, bei zukünftigem zusätzlichem Bedarf den Busvorlauf durch eine Stadtbahn abzulösen. Bitte denken Sie daran: Wenn Sie auf einer Strasse frei fahren wollen wie Orlando Wyss oder wenn Sie wollen, dass die Volketswiler nicht nach Zürich fahren mit ihren grossen Autos, dann sorgen Sie dafür, dass der ÖV genügend ausgebaut ist.

Wir schreiben ab. Besten Dank.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Eine Trasseeverlängerung der Glatttalbahn nach Uster via Volketswil wäre für die Anwohner angenehm und komfortabel. Eine Bahn von Mönchaltorf via Uster nach Zürich, wie wir sie früher einmal hatten, wäre auch komfortabel. Doch haben Sie sich einmal überlegt, wer dies bezahlen soll? Ein Kilometer Glatttalbahn kostet den Kanton mehr als 40 Millionen. Herr Pinto respektive liebe CVP, auch Ihre Partei hat sich vor kurzem für den mittelfristigen Finanzausgleich starkgemacht. Solche Forderungen kosten Geld, sehr viel Geld. Auf der einen Seite wollen Sie die Ausgaben bremsen, auf der anderen Seite reichen Sie solche Postulate ein. Für uns nicht ganz nachvollziehbar. Die Region Uster–Volketswil–Dübendorf ist mit dem ÖV sehr gut und genügend erschlossen, wie übrigens auch die Strecke Mönchaltorf–Uster. Neben der vorhandenen S-Bahn ist die Erschliessung mit Bussen viel kostengünstiger und in der Region auch sinnvoller. Also bitte überlegen Sie sich beim nächsten Postulat, was Sie in der Budgetdebatte gefordert und gepredigt haben, bevor Sie Forderungen mit solch hohen Kostenfolgen stellen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Gemeinderat Pinto, Kantonsrat Pinto hat alle Möglichkeiten der Welt, sich in seiner Gemeinde dafür einzusetzen, dass im regionalen Richtplan eine Busbevorzugung, ein Eigentrassee für den Bus eingetragen wird. Dazu braucht es keinen Eintrag in den kantonalen Richtplan, das kann er ganz alleine erledigen, als Gemeinderat ist er hier an einer privilegierten Stelle. Und Stefan Hunger hat natürlich schon recht: Wer eine KEF-Erklärung (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unterstützt, wie die CVP, hat hier ein Glaubwürdigkeitsproblem.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hatte ja bereits 2009 in einer Anfrage 294/2009 die Gelegenheit, sich mit diesem Thema zu befassen, und an seiner damaligen Beurteilung hat sich bis heute nichts geändert. 2012 wurde bekanntlich unter Leitung des Amtes für Raumentwicklung das Potenzial für eine Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, unter Berücksichtigung der Verkehrsplanung, untersucht. Das Ergebnis wurde in diesem sogenannten Masterplan 2015 für den Raum Uster–Volketswil festgehalten. Dabei wurde auch diese Möglichkeit geprüft, nämlich eine Verlängerung der Glattalbahn von Dübendorf über Volketswil nach Uster.

Alle Untersuchungen haben ergeben, dass das Entwicklungspotenzial auch bei Ausschöpfung aller Verdichtungsreserven von Greifensee, Fällanden und Schwerzenbach und von Uster halt einfach zu gering ist, um den Bau einer zweiten ÖV-Achse mit einer neuen Stadtbahn neben der heutigen S-Bahn zu begründen. Die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Dichte ist in diesem Raum auch langfristig nicht erreicht. Deshalb nützt auch eine Trasseesicherung nichts. Aufgrund der Erkenntnisse dieser Studie verfolgt der Regierungsrat daher in allererster Priorität nun den Bau der Limmattalbahn und die Weiterentwicklung des bestehenden Stadtbahnnetzes im Glatttal. Und dort steht eine Verlängerung ab dem Flughafen Kloten Richtung Industrie Kloten sowie im Zusammenhang mit dem Innovationspark eine neue Strecke von Dübendorf-Giessen über den Bahnhof Dübendorf und den Flugplatz nach Dietlikon im Vordergrund. Was heisst das? Im Raum Volketswil–Uster bildet die S-Bahn zusammen mit einem gut ausgebauten Busangebot weiterhin das neue und das alte Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Ziel ist es, deren Leistungsfähigkeit punktuell auszubauen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 348/2010 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit dem Stadtzürcher Tramnetz

Antrag des Regierungsrates vom 20. Mai 2015 zum Postulat KR-Nr. 316/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5202

Ratspräsidentin Theresia Weber: Auch hier beträgt die Redezeit für die Ratsmitglieder zwei Minuten.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Unser Rat hat dieses am 26. Oktober 2010 eingereichte Postulat am 10. Juni 2013 mit 112 zu 57 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dieser beantragte uns am 20. Mai 2015, das Postulat abzuschreiben. Unsere Kommission hat die Vorlage an zwei Sitzungen behandelt und beantragt Ihnen einstimmig ebenfalls die Abschreibung des Postulates.

Seit letztem Herbst 2015 wissen wir ja, dass die Limmattalbahn definitiv gebaut wird. Bereits in den früheren Planungsphasen der Limmattalbahn stellt sich die Frage wie die Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz verknüpft werden soll. Entsprechend forderte das hier vorliegende Postulat für die Attraktivitätssteigerung der Limmattalbahn und des VBZ-Netzes (*Verkehrsbetriebe Zürich*) eine Verknüpfung der beiden.

In der Kommission wurde uns dargelegt, dass es grundsätzlich drei Arten von Verknüpfungen gibt: Der Anstoss, das heisst Linie A endet an Station X und Linie B beginnt an Station X, die Durchbindung, das heisst Linie A und B werden zu einer einzigen langen Linie C, und die Überlappung, das heisst ein Teil der Stationen wird sowohl von der Linie A als auch von der Linie B bedient. Bei der Limmattalbahn und dem VBZ-Netz entschied man sich für die Überlappung. Dabei wurde auch die Randbedingung erfüllt, dass das Linienkonzept eine freie Betreiberwahl für die Limmattalbahn zulässt.

Ursprünglich war vorgesehen, dass die Limmattalbahn bis zum Bahnhof Altstetten führt und der 2er neu vom Farbhof ebenfalls via Bahnhof Altstetten weiter zum Lindenplatz fährt. Diese Änderung der Linienführung des 2ers hat in Altstetten allerdings einen erbitterten lokalen Widerstand ausgelöst. Dies führte dazu, dass das Überlappungskonzept angepasst wurde und die ursprüngliche Linienführung des 2ers beibehalten wurde. Anstatt, dass die Limmattalbahn und das 2er-

Tram, wie ursprünglich vorgesehen, zwischen Schlieren Geissweid und dem Bahnhof Altstetten überlappen, überlappen sie nun als Kompromiss neu nur noch zwischen Schlieren Geissweid und dem Farbhof. Damit hatte man zwar anstatt einer optimalen nur noch eine gute Verknüpfung der Linien, aber das dadurch entstandene Zielkonzept erfüllt immer noch die Voraussetzung einer Verknüpfung, und somit ist das Anliegen des Postulates erfüllt.

Allerdings führt diese Art der Verknüpfung der Limmattalbahn nicht wie in der Postulatsbegründung erwähnt in das innerstädtische Netz der VBZ, sondern eben nur bis zum Bahnhof Altstetten. Dass die Diskussion über eine weitergehende Verknüpfung der Limmattalbahn in das VBZ-Netz auch nach der Abschreibung dieses Postulates wohl noch nicht beendet ist, zeigt sich in den verschiedenen Diskussionen, in denen thematisiert wird, wie eventuell das 1er-Tram wiedereingeführt werden respektive der 31er-Bus in ein Tram umgewandelt könnte. Entsprechend gibt es ja auch einen Antrag in der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) zu dieser Thematik, aber dazu später.

Gestützt auf den Bericht des Regierungsrates beantragt Ihnen die einstimmige KEVU, der Abschreibung des Postulats zuzustimmen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die Forderung von 2010 hat sich durch den heutigen Planungsstand weitgehend erfüllt. Die Linienführung der Limmattalbahn erfolgt zwischen Schlieren und Farbhof parallel zum Tram 2 und ab «Micafil» (*Haltestelle*) auch parallel zum Bus 31. Damit wird eine Verknüpfung mit dem VBZ-Netz hergestellt, ohne an der ursprünglich geplanten und im Quartier heftig umstrittenen Verlegung der Tramlinie Altstetten festhalten zu müssen. Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass der Betrieb der Limmattalbahn öffentlich ausgeschrieben wird und eine Verknüpfung des Netzes nicht mit einer Verschmelzung gleichzusetzen ist, wo dann ausschliesslich die VBZ als Betreiberin infrage kämen. Mit der nun projektierten Lösung ist ein dichtes Angebot mit Wechselmöglichkeiten an mehreren Haltestellen gewährleistet und die Limmattalbahn schliesst direkt an den Bahnhof Altstetten als künftiger «ÖV-Hub» in der Region an.

Die SVP sieht daher die Forderung des Postulates erfüllt und schreibt es somit ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Über dieses Postulat müssen wir nun wirklich keine langen Worte mehr verlieren. Die Limmattalbahn kommt, und in den Prozess zur Findung der Route war so weit und so gut wie

möglich die Bevölkerung eingebunden. Leider konnten wir nur Altstetten mit der Änderung befriedigen und ein Ja bei der Abstimmung erreichen. Das Limmattal ist ja leider gegen seine eigene Bahn, aber ich bin überzeugt, das wird sich in 20 Jahren ändern. Ob es nun auch wirklich gut ist, dass das Tram 2 so bleibt wie es ist und nicht zum Bahnhof Altstetten fährt und wie die Verknüpfung dieser Bahnen genau geworden wäre, bleibt leider unbeantwortet. Aber dazu konnte die Bevölkerung nicht wirklich etwas sagen und wir wissen nicht, wie sich das bewähren wird. Aber ich freue mich einfach auch so, dass die Limmattalbahn kommt, und werde sie bald freudig benützen. Dieses Postulat kann daher heute wirklich zum Altpapier gelegt werden. Danke für die Abschreibung.

Hans-Jakob Boesch (FDP, Zürich): Wie der Bericht des Regierungsrates zeigt, wurde die im Postulat formulierte Forderung voll und ganz erfüllt. Die Limmattalbahn wird mit dem VBZ-Netz verbunden sein und so eine direkte Anbindung der beiden Netze garantieren. Insofern kann das Postulat als erledigt abgeschrieben werden.

Die in diesem Zusammenhang geführte Diskussion um Anbindung und Linienführung ist ein gutes Beispiel für erfolgreiche Politik. Denn die ursprünglich vorgesehene neue Linienführung der Tramlinie 2 stiess bekanntlich im Quartier Altstetten vorerst auf grossen Widerstand. Nur dank klugem Vorgehen und offenen Gesprächen mit den Betroffenen, unter Federführung eines Freisinnigen (*gemeint ist der Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsamtes*), konnte letztendlich eine einvernehmliche Lösung gefunden werden, eine Lösung, mit der auch der Kanton sehr gut leben kann, eben die vorliegende Linienführung und Anbindung. Es zeigt also, dass Politik durchaus brauchbare Resultate liefern kann und dass der typisch schweizerische Kompromiss immer noch möglich und sinnvoll ist. Sie müssen nur die FDP ans Ruder lassen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Verknüpfung von neuen ÖV-Projekten mit dem bestehenden ÖV-Netz sollte auch ohne Postulat eine Selbstverständlichkeit sein, und so ist es schliesslich auch beim ZVV. Die Postulanten haben sich diese Verknüpfung zwar etwas anders vorgestellt, als sie jetzt aussehen wird. Sie wollten eine Verlängerung der Limmattalbahn über den Bahnhof Altstetten hinaus. Die Darlegungen des ZVV zu technischen Details und Analysen der Passagierströme überzeugten jedoch. Die Verlängerung des Trams 2 bis

nach Schlieren erfüllt das Anliegen der Postulanten ebenfalls und das Postulat kann somit abgeschrieben werden.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Hier spreche ich nun stellvertretend für den Erstunterzeichner Christoph Holenstein, ein geschätztes ehemaliges Ratsmitglied, der 2010 dieses Postulat eingereicht hat. Ich denke, man kann aus heutiger Sicht sagen, und vermutlich war es auch schon damals absehbar: Er hat damit den Finger auf einen wunden Punkt dieses wertvollen Projektes gelegt. Die Verknüpfung der Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz ist wichtig und sie hat zu engagierten Diskussionen im Quartier und – ich kann sagen – auch in unserer Partei geführt. Im Dialog mit der Quartierbevölkerung von Altstetten wurde das Projekt angepasst und die heutige Verbindung zwischen der Limmattalbahn und dem Stadtzürcher Tramnetz sieht nun etwas anders aus, als ursprünglich geplant. Aus unserer Sicht ist das in Ordnung und das Vorgehen unterstreicht auch, wie wichtig der Dialog zwischen den Planern und der Bevölkerung ist. Es wird ja vielleicht noch ein paar andere Knackpunkte geben beim Projekt Limmattalbahn und ich bitte doch, dies in Erinnerung zu behalten, vor allem auch wenn man daran denkt, mit welchem Abstimmungsergebnis die Limmattalbahn im Limmattal selbst beglückt wurde. Die Limmattalbahn wurde oder wird mit dem Stadtzürcher Tramnetz erfüllt. Das ist für uns in Ordnung und wir können der Abschreibung zustimmen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Einfach eine kleine Ergänzung an Herrn Boesch zu den Leistungen der FDP: Herr Türler (*Zürcher Stadtrat Andres Türler, Vorsteher der Industriellen Betriebe*) ist ja auch in der FDP, und der eine hat dann einfach «ausgebrockt», was der andere eingebrockt hat, insofern hat's dann doch gut geklappt. Ich wäre dann froh, wenn Sie bei der PI Gantner (*parlamentarische Initiative 323/2013 von Alex Gantner*) zum Strassengesetz auch auf Ihren FDP-Stadtrat hören würden.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste, AL, stimmt der Abschreibung dieses Postulates zu. Die Limmattalbahn fährt, mit 64,5 Prozent Ja hat das Zürcher Stimmvolk am 22. November 2015 das Signal auf Grün gestellt. Doch wie die Weichen der Limmattalbahn gestellt werden sollen, war und ist nach wie vor Gegenstand von Diskussionen. Aus der Stadtzürcher Sicht macht die Weiterführung der Limmattalbahn bis zum Hauptbahnhof Zürich keinen Sinn. Die Postu-

lanten führen hier den Vergleich mit der Tramlinie 10 an, doch dieser Vergleich ist ungeeignet, denn die Linie 10 existiert seit langem und wurde einfach bis zum Flughafen Zürich verlängert. Dagegen würde eine parallel zur Linie 2 geführte Limmattalbahn das Nadelöhr am Hauptbahnhof noch weiter belasten und hier die Kapazitäten des Zürcher Tramnetzes an diesem neuralgischen Punkt weiter überfordern.

Eine andere Diskussion ist die Frage der Linienführung des 2ers. Nach Einbezug der betroffenen Quartierbevölkerung konnte ein Kompromiss gefunden werden. Zwar endet die Linie 2 nicht wie vorgesehen am Bahnhof Altstetten, aber die Überlappung mit der Limmattalbahn ist weiterhin gegeben, sodass auch der Umsteigeverkehr gewährleistet ist. Für die Alternative Liste ist es matchentscheidend, dass der Wille des Quartiers und der Entscheid der Stadt Zürich respektiert werden. Mit der Antwort des Regierungsrates auf das vorliegende Postulat ist dies aber gewährleistet. Wir sind deshalb für Abschreibung und bedanken uns.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Postulanten haben ja damals den Regierungsrat eingeladen, die weiteren Planungsschritte bei der Limmattalbahn so auszulegen, dass sie mit dem Stadtzürcher Tramnetz verknüpft werden können. Und ja, eine zweckmässige Verknüpfung der Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz, das ist auch für den ZVV wichtig und war auch von Anfang an ein zentrales Anliegen. Was heisst das ganz konkret? Das heisst eben eine möglichst gute, optimale Anbindung der Limmattalbahn an das übergeordnete Verkehrsmittel, die S-Bahn, aber auch eine sinnvolle Verknüpfung mit dem bestehenden Tramnetz. Gestützt auf diese Empfehlungen einer Expertengruppe, entschieden sich dann Stadt und Kanton Zürich für eine Überlappung der Limmattalbahn mit der neu geführten Linie 2 des VBZ-Tramnetzes auf der Strecke zwischen Bahnhof Altstetten und Schlieren. Gegen diese neue Linienführung hat sich – Sie haben es hier gesagt – im Quartier Widerstand geregt und das Linienkonzept wurde in einem intensiven Dialogprozess noch einmal modifiziert. Und jetzt ist es vorgesehen, dass die Limmattalbahn und die Tramlinie 2 zwischen Farbhof und Schlieren Geissweid überlappend verkehren werden. Die wesentlichen Vorteile dieser überlappenden Linienführung sind hier im Rat genannt worden, und ich denke, damit ist auch das Anliegen, das die Postulanten hatten, erfüllt. In diesem Sinne bitte auch ich Sie, das Postulat abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 316/2010 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Wahlfreiheit beim Sonntagsverkauf

Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2015 zum Postulat KR-Nr. 370/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 1. Dezember 2015

Vorlage 5189

Ratspräsidentin Theresia Weber: Auch dies ist eine Abschreibung und wir führen dazu eine reduzierte Debatte mit ebenfalls zwei Minuten Redezeit.

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Frau Volkswirtschaftsdirektorin Walker Späh (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), ich freue mich, dass Sie rechtzeitig vom Basler Maskenball (*gemeint ist die Basler Fasnacht*) und unversehrt von Pfeifen und Trompeten wieder bei uns in Zürich zurück sind.

Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das vor drei Jahren eingereichte Postulat betreffend Wahlfreiheit beim Sonntagsverkauf als erledigt abzuschreiben. Heute finden die meisten Sonntagsverkäufe in der Adventszeit statt. Sie sind insbesondere für Geschäfte in den Innenstädten und Einkaufszentren von grosser Bedeutung. Bei Möbelhäusern und Gartencentern beispielsweise konzentrieren sie sich auf den Frühling oder Herbst. Verkaufssonntage gelten nicht für Dienstleistungsbetriebe, wie zum Beispiel Coiffeure, Banken, Reisebüros und so weiter, und sind an hohen Feiertagen, wie beispielsweise am Oster- oder Pfingstsonntag, verboten.

Neben den Bestimmungen des kantonalen Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes sind auch diejenigen des Arbeitsrechts des Bundes zu beachten. Gemäss Artikel 18 Absatz 1 des Arbeitsgesetzes ist es grundsätzlich nicht gestattet, Angestellte an Sonntagen zu beschäftigen. Artikel 19 Absatz 6 hält jedoch fest, dass die Kantone vier Sonntage pro Jahr bezeichnen dürfen, an denen Arbeitnehmende ohne Be-

willigung beschäftigt werden dürfen. Im Kanton Zürich sind gemäss Kreisschreiben des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) vom 9. Juli 2008 die Gemeinden für die Bewilligungen an öffentlichen Ruhetagen zuständig. Gemäss einem Schreiben des SECO (*Staatssekretariat für Wirtschaft*) vom 8. Juli 2008 ist es den Kantonen jedoch untersagt, die Bezeichnung der Sonntage den einzelnen Geschäften zu überlassen. Auch wenn die im Postulat geforderte Delegation des Bestimmungsrechts an die Vereinigung des Detailhandels weniger weit geht als eine solche an die einzelnen Betriebe, liefe sie gemäss den Ausführungen im regierungsrätlichen Bericht den Bestrebungen des SECO und des Bundesgesetzgebers zuwider.

Eine 2011 von der Volkswirtschaftsdirektion durchgeführte Umfrage bei Gemeinden und Verbänden zeigte zudem auf, dass kein breit abgestützter Bedarf für eine Festlegung der Verkaufssonntage durch die Branchenverbände feststellbar ist. Hinzu kommt, dass eine Verzettlung der Sonntagsverkäufe die Situation für die Kundschaft unübersichtlicher machen würde.

Schliesslich kann noch darauf hingewiesen werden, dass der Kantonsrat – Sie, meine Damen und Herren – am 30. März 2015 mit einer Änderung von Paragraph 3 der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz beschlossen hat, dass von Familien betriebene Kleinläden mit einer Verkaufsfläche von höchstens 200 Quadratmetern am Sonntag offen sein dürfen.

Entsprechend war die Abschreibung des Postulats in der Kommission unbestritten. Die heutige Praxis hat sich bewährt und ist breit abgestützt. Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, der Postulatsabschreibung zuzustimmen.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Die SP war bereits gegen die Überweisung dieses Postulates und ist deshalb heute auch mit Überzeugung für Abschreibung. Nach unserer Auffassung hat sich die heutige Praxis bewährt, dass die Gemeinden über diese vier Verkaufssonntage bestimmen können. Dies wurde im Übrigen auch durch eine Umfrage der Volkswirtschaftsdirektion bei Gemeinden und Verbänden bestätigt, es ist aber fraglich, wie weit der Wunsch im Postulat überhaupt einem Bedürfnis entspricht. Wir sind für Rechtssicherheit und trotzdem auch für Raum für regionale Bedürfnisse, wie es die heutige Regelung vorsieht. Aber wir sind gegen verwirliche Situationen für Kundinnen und Kunden, wenn vor allem auch in Städten je nach Branche unterschiedliche Praktiken bezüglich der geöffneten Sonntage herrschen. Es geht hier ja nicht um eine Erweiterung oder eine Ein-

schränkung des Sonntagsverkaufs, sondern lediglich um die Frage, wer über diese vier freien Sonntage bestimmen soll. Hier hat sich, wie gesagt, die heutige Praxis mit den Gemeinden bewährt und wir beantragen Ihnen deshalb, das Postulat abzuschreiben.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Die SVP-Fraktion hat am 13. Mai 2013 der Überweisung des Postulates betreffend Wahlfreiheit beim Sonntagsverkauf zugestimmt. Unser Referent, Kantonsrat Peter Preisig, hat in der Debatte aber bereits darauf hingewiesen, dass wir mit dem Vorstoss lediglich ein Zeichen setzen können, da der Sonntagsverkauf, wie schon dargelegt, auf Bundesebene geregelt ist. Der Detailhandel ist aus verschiedenen Gründen stark unter Druck, deshalb sollte er in Bezug auf die Ladenöffnungszeiten so viel Spielraum wie möglich erhalten. Jede Branche hat ihre eigenen Bedürfnisse in Bezug auf die Sonntagsverkäufe. Heute finden diese meistens in der Adventszeit statt, das ist auch schön so, es gibt aber Branchen, für die eine andere Jahreszeit viel willkommener wäre; ich denke da an die Grüne Branche. Grundsätzlich sollte jeder Betrieb selber entscheiden können.

Was spricht nun für eine Abschreibung des Postulates? Das AWA schöpft heute den Spielraum des Arbeitsgesetzes des Bundes so weit als möglich aus. Die heutige Bundesgesetzgebung lässt es nicht zu, die Bezeichnung der Sonntage den einzelnen Geschäften oder Vereinigungen des Detailhandels, wie das mit dem Postulat gefordert wird, zu überlassen. Die heutige Regelung, dass die Gemeinden die vier Verkaufssonntage bezeichnen, ist praktikabel und hat sich grundsätzlich bewährt. Der Kantonale Gewerbeverband, KGV, beurteilt die heutige Regelung als befriedigend. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Angesichts des horrenden Drucks, der momentan auf dem Gewerbe und – hier heute in diesem Geschäft – im Speziellen auf dem Detailhandel lastet, ist es dringend notwendig und sehr angezeigt, dass dieses möglichst frei funktionieren kann und dass man alle Optionen prüft, welche helfen können. Die Stossrichtung des Postulates ging dahin, dass die Festlegung der Sonntage für den Sonntagsverkauf neu bei den gewerblichen Vereinen anzusiedeln sei anstelle der bis dahin eingebürgerten Praxis der Gemeinden. Und ein branchenspezifischer Sonntagsverkauf würde einzelnen Branchen in der Tat etwas bringen, denken Sie an das Gartencenter oder auch den Veloladen. Auf der anderen Seite – und hier pflichte ich dem Regierungsrat in seiner Antwort bei – ist es schon auch so, dass

eine kritische Masse für einen erfolgreichen Sonntagsverkauf vor allem dann entsteht, wenn alle Geschäfte einer Gemeinde oder einer Region gleichzeitig offen sind. Hier wurde bereits das Beispiel des Adventverkaufs auch erwähnt.

Leider muss man auch sagen, dass die Forderungen dieses Postulats nur sehr schwer umgesetzt werden könnten. Hintergrund dazu ist die föderale Gesetzgebung. Die Ladenöffnungszeiten sind bekanntlich kantonale und die damit verbundenen Arbeitszeiten sind eidgenössisch geregelt, der Kommissionspräsident hat die Details dazu erläutert. Wenigstens ist die Bewilligungsebene einigermaßen vereinfacht und harmonisiert, nämlich bei den Gemeinden. Und Familienbetriebe – kleine Familienbetriebe – geniessen zusätzliche Freiheiten.

Das Postulat respektive dessen Umsetzung hätte also eine Sonnen- und eine Schattenseite und eine Änderung im Sinne der Postulanten bräuchte eidgenössische und kantonale Gesetzesänderungen. Aus diesen Gründen sind wir mit der Abschreibung des Postulates einverstanden. Besten Dank.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Der attraktive Titel dieses Postulats, Wahlfreiheit beim Sonntagsverkauf, suggeriert einen Befreiungsschlag bei den Ladenöffnungszeiten. Aber Fehlanzeige. Hier geht es lediglich darum, wer die Daten für die vier Sonntagsverkäufe festlegen soll. Die Festlegung dieser Daten durch die Branchenverbände ist, wie sich nun ergeben hat, weder zweckdienlich noch erwünscht, und zwar nicht von den Kunden und auch nicht von den Branchenverbänden. Wir schreiben also ab – und gut, dass wir darüber gesprochen haben.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Die Grünen unterstützen die Abschreibung des Postulats, da das Anliegen erledigt ist. Die Daten der viermal jährlichen Sonntagsverkäufe seien den Vereinigungen des Detailhandels zu übertragen, das ist das Begehren. Ein starker Franken, Einkaufstourismus und Onlinehandel würden die Krämer bedrängen, das ist das Motiv. Fesseln müssten fallen und Freiheit müsste Raum greifen können, das ist die Ideologie. Wie aber ist die Rechtslage? Die Regeln finden sich im nationalen Arbeitsrecht und sie finden sich im kantonalen Ladenöffnungsrecht. Gemäss SECO haben die Kantone die Kompetenz, die Bezeichnung der Sonntage den Gemeinden zu überlassen. Eine Delegation auf einzelne Geschäfte oder Vereinigungen ist jedoch nicht zulässig. Die Postulanten kennen die gesetzliche Regelung, so darf man annehmen, aber sie interessiert sie nicht, sie

interessiert sie keinen Deut. Die Postulanten kennen aber offensichtlich die Anliegen ihrer Klientel nicht und das ist eher bedenklich. 2011 stellte die Volkswirtschaftsdirektion fest, dass die Gemeinden gar keine andere Regelung als die geltende wünschten, dass die Swiss Retail Federation die heutige Regelung als positiv beurteilt und dass die Detailhandelsunternehmen von Rechtssicherheit und von Vereinheitlichung profitierten. Das ist eigentlich trivial. Lässt sich noch anfügen, dass der Detailhandel immer unter Druck war und dass er mit starkem Franken, mit Einkaufstourismus und Onlinehandel unter Druck bleiben wird. 2012 wurden 9 Milliarden Franken ennet der Grenze ausgegeben, das sind etwa 10 Prozent des hiesigen Detailhandelsumsatzes. Und genau das Lager der Postulanten fördert diese Entwicklung. Sie subventionieren Bahn und Bus über Gebühr, sie bauen psychotisch Strassen um jeden Preis, in jede Richtung, an jeden Ort, und wer Strassen sät, wird Einkaufstourismus ernten. So einfach macht es sich die Wirtschaftspartei.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Der aus dem Postulatsbericht gewonnene Extrakt zeigt keine vollends befriedigende Konsistenz und scheint deshalb aus der Sicht der CVP-Fraktion noch nicht der Weisheit letzter Schluss zu sein. Trotzdem werden wir nicht gegen die Abschreibung opponieren. Vielmehr werden wir die Thematik weiter aufmerksam beobachten und dabei kein Hehl daraus machen, dass wir den Wunsch nach einer für die einzelnen Betriebe massgeschneiderten und liberaleren Lösung hegen. Wir schöpfen auch gerne daraus Hoffnung, dass der Regierungsrat auf das Staatssekretariat für Wirtschaft mithilfe der liberalen Volkswirtschaftsdirektorin und zusammen mit den in Bundeshaus erstarkten liberalen Kräften im selben Geiste weiter auf diese einwirken, wie es die Postulanten mit ihrem Vorstoss eigentlich beabsichtigten. Dankeschön.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): So wie es aussieht werden wir bei diesem Geschäft vermutlich für einmal wieder quasi Hand in Hand und in trauter Einigkeit in den Sommeruntergang reiten. Das gibt also definitiv keine Wildweststory. Woher kommt diese Harmonie? Einer der Gründe ist sicher, dass die Probleme des Detailhandels unbestritten vorhanden sind: Starker Schweizer Franken, Einkaufstourismus ins grenznahe Ausland oder die Verlagerung in den Onlinehandel sind die wichtigsten Stichworte dazu. Nicht nur, aber auch können dabei mit Sonntagsverkäufen die erschwerten Bedingungen etwas abgemildert werden. Diese müssen jedoch unter den Detaillisten und Gewer-

bereinigungen zusammen mit den Standortgemeinden sinnvoll geplant und koordiniert werden. Die angestrebte Änderung der Postulanten zäumt jedoch das Pferd von der falschen Seite auf und geht zu weit. Sie könnte konkret dazu führen, dass während des ganzen Jahres an verschiedensten Sonntagen, je nach Branche, gewisse Geschäfte offen hätten. Die verzettelten Sonntagsverkäufe würden vermutlich eher Verwirrung stiften und zudem für die Detaillisten kaum rentabel sein.

Der Regierungsrat hat in seiner Beurteilung festgehalten, dass der Kanton Zürich bereits heute über eine der liberalsten Regelungen der Ladenöffnungszeiten verfügt. Als EVP begrüßen wir auch aus diesem Grund klar, dass die Anzahl der Sonntagsverkäufe auf vier konzentrierte Sonntage im Jahr begrenzt bleibt. Liberale Bestrebungen bringen nicht immer mehr Freiräume, denn die Entwicklung zur «Rundum-die-Uhr-Konsumgesellschaft» hat ihren Preis. Der zunehmende Verlust der Sonntagsruhe und des Raumes für die Pflege von sozialen Beziehungen sind nur zwei Aspekte von vielen.

Die EVP wird der Abschreibung des Postulats zustimmen.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Wer viel hat, der will noch mehr. Seit 25 Jahren werden ja die Ladenöffnungszeiten an allen Fronten liberalisiert. Wir haben heute im Kanton Zürich die liberalsten Ladenöffnungszeiten von 7.00 Uhr bis 23.00 Uhr, wir haben vier Sonntagsverkäufe. Das haben wir alles, und man hat noch nicht genug. Man möchte immer noch mehr. Das Ziel, glaube ich, wäre dann wahrscheinlich einmal sieben Mal 24 Stunden offen. Und dann sagen die Liberalisierer, das sei liberal. Ich möchte aber betonen, dass Leidtragender dieser Geschichte das Personal ist. Die müssen schon heute in Migros und Coop (*Schweizer Detailhandelsunternehmen*) Schicht oder mit langen Pausen arbeiten, damit man das Pensum bewältigen kann. Das ist nicht mehr sehr lustig, auch Sonntagsarbeit vor allem im strengen Advent ist alles andere als attraktiv. Aber das ist Ihnen ja egal.

Und es ist auch so, dass das nicht vom Himmel heruntergekommen ist, diese Liberalisierung, das AWA hat ja kräftig mitgeholfen. Man musste schon vor zehn Jahren bis ans Bundesgericht prozessieren, damit das AWA überhaupt die Gesetze einhält. Auch hier wollten Sie, dass man das auf die betriebliche Ebene delegiert, wer das bestimmen kann. Ich möchte eigentlich schon bezweifeln, ob es sinnvoll ist, dass hier jede Gemeinde bestimmen kann, wann Sonntagsverkauf ist. Dann hat das Glattzentrum genau an dem Sonntag offen, an dem in Zürich alles geschlossen ist, et cetera, sodass man eine Rundumbetreuung hat.

Aus diesem Grunde ist die Alternative Liste eindeutig dafür, dass man dieses Postulat abschreibt. Es ist genug gemacht worden, es braucht keinen weiteren Flickenteppich.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Zum Glück hat das SECO eine klarere Linie als die Postulanten und gewisse Kreise, die der Gewinnmaximierung alles unterordnen. Denn jeden Sonntag irgendwo Sonntagsverkauf wäre der Untergang der Sonntagsruhe. Der Sonntag ist zur Ruhe und Erholung da und das soll auch so bleiben. Immer wieder lesen wir von mehr Stress, von Ruhelosigkeit, von einer Zunahme von Burnouts, da ist es komplett falsch, immer wieder Forderungen zu stellen, die in Richtung 24-Stunden-Ladenöffnungszeiten gehen. Wir brauchen auch keine Post, die uns am Sonntag Päckli liefert. Halten wir dem Sonntag als Ruhe- und Erholungstag Sorge.

Zur Stärkung des Detailhandels möchte ich darauf hinweisen, dass es nach wie vor sehr stossend ist, dass die Einkaufstouristen im Ausland Mehrwertsteuerfrei einkaufen können. Die Einkaufstouristen schaden nicht nur der Schweizer Wirtschaft, sondern auch dem Schweizer Staat und selbstverständlich auch den europäischen Staaten. Denn auch diese haben keinen Nutzen, wenn sie keine Mehrwertsteuer erheben können. Dieses Uning muss unbedingt abgeschafft werden. Hier erwarte ich von Hans Heinrich Raths und von den Gewerbevertretern endlich Taten, um gleichlange Spiesse für die Einkäufe in der Schweiz wie im Ausland zu erhalten. Mehr Sonntagsverkäufe braucht es nicht.

Wir von der EDU sind über die Abschreibung des Postulats froh. Danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das Postulat hat ja einen freien Entscheid von Detailhandel und Gewerbe verlangt, wann die gesetzlich vorgeschriebenen vier Sonntagsverkäufe stattfinden sollen. Heute ist es ja so, dass jede Gemeinde für ihr Gemeindegebiet erklären kann, wann diese vier Sonntagsverkäufe stattfinden. Und ja, ich bin mir als Volkswirtschaftsdirektorin sehr wohl der schwierigen Lage des Detailhandels bewusst. Die einzelnen Stichworte wurden genannt: Frankenstärke ist ein Stichwort, Einkaufstourismus ist ein Stichwort und sicher auch der Onlinehandel ist ein Stichwort. Trotzdem, wenn Sie den Vergleich mit anderen Kantonen machen, so müssen Sie konstatieren, dass der Kanton Zürich, was die Ladenöffnungszeiten anbelangt, bereits eine der liberalsten Regelungen in der Schweiz hat. Des-

halb muss ich in Bern vor allem die anderen Kantone überzeugen, wenn wir hier noch liberaler werden wollen.

Heute haben sich vor allem auch die vier Sonntagsverkäufe in der Adventszeit bewährt. Es ist so, dass vor allem Möbelhäuser und Gartencenter Interesse an weiteren solchen Verkaufstagen geäußert haben, dem ist so. Nun, wie ist die Situation? Wir haben ein kantonales Ladenöffnungsrecht und wir haben ein Arbeitsrecht des Bundes. Betriebe müssen an den Sonntagen auch nach Bundesrecht ohne Ausnahmewilligung Personal beschäftigen dürfen, sonst macht es ja im Kanton keinen Sinn. Nach Artikel 19 Absatz 6 des Arbeitsgesetzes national können Kantone vier Sonntage pro Jahr bezeichnen, an denen Arbeitnehmende in Verkaufsgeschäften ohne Bewilligung beschäftigt werden können. Das hat der Kanton Zürich gemacht und selbstverständlich – das wurde auch gesagt – setzt sich das Amt für Wirtschaft und Arbeit beim SECO für eine auch weitergehende Delegation ein, sollte dies möglich sein. Gemäss Praxis des SECO müssen Sonntage für das ganze Gemeindegebiet nun einheitlich festgelegt werden. Es ist also gar nicht möglich, wie das Postulat es verlangt hat, dass man es nur für einzelne Geschäfte oder einzelne Branchen zulässt beziehungsweise erlaubt. Die Übertragung des Bestimmungsrechts an Vereinigungen des Detailhandels wäre also ganz klar bundesrechtswidrig. Und wir haben 2011 – es wurde hier auch gesagt – seitens der Volkswirtschaftsdirektion eine Umfrage gemacht. Sie haben diese hier bereits ausführlich kommentiert, das Resultat war eine mässige Begeisterung für eine weitergehende Regelung. Und Fazit dieses Postulat, das ist es nun tatsächlich: Es besteht kein Bedarf für eine Festlegung von Sonntagsverkäufen durch einzelne Branchen. Man muss auch bedenken, dass ein verzettelter Sonntagsverkauf von der Kundschaft wahrscheinlich kaum verstanden würde, es eher für Verwirrung sorgen würde, wann dieser nun stattfindet, und das wäre dann letztlich auch nicht rentabel. Und selbst in Städten wollte man dies noch aufteilen und in grösseren Gemeinden haben auch nicht alle Quartiere die gleichen Bedürfnisse, sodass es Sinn macht, mindestens nicht quartiermässig sondern für eine Gemeinde selber eine Regelung, sprich einen Sonntagsverkauf, zu stipulieren.

In diesem Sinne und mit diesen Erkenntnissen bitte ich Sie ebenfalls, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 370/2010 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5213a

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) ist die politische Steuerung für das Angebot im öffentlichen Verkehr. Gestützt auf Paragraf 28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr beschliessen wir gleichzeitig mit dem zweijährigen Rahmenkredit auch die Strategie für den ZVV über die auf das Ende des Rahmenkredits folgenden vier Jahre, also zwei weitere Fahrplanperioden.

Der Regierungsrat schlägt uns mit Datum 1. Juli 2015 eine Strategie vor, die sich am Gesamtverkehrskonzept für den Kanton Zürich orientiert und grundsätzlich die aktuell geltende Strategie 2016 bis 2019 weiterschreibt.

Die KEVU hat die Vorlage an acht Sitzungen beraten und empfiehlt Ihnen mehrheitlich, sie in vier Punkten zu ändern. Zu drei dieser Punkte liegen abweichende Minderheitsanträge vor. Zu weiteren vier Punkten liegen ebenfalls Minderheitsanträge vor. Einstimmig beantragt Ihnen die KEVU, der Vorlage zuzustimmen.

In den letzten Jahren hat die Verabschiedung der ZVV-Strategie und des Rahmenkredites hier im Rat eher einem zweijährlichen Ritual entsprochen, in dem noch etwas «Feintuning» vorgenommen wurde. Dieses Mal wurde insbesondere die Frage der Finanzierung in der Kommission jedoch sehr grundsätzlich debattiert, es war eine Debatte, die wir teilweise schon hier im Rat geführt hatten, etwas unter anderem und vor allem weniger bindend im Rahmen der KEF-Debatte (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*).

Bevor wir zu den strittigen Punkten in der Kommissionsdiskussion kommen, möchte ich Ihnen noch die Grundsätze der ZVV-Strategie erläutern:

Die ZVV-Strategie hat zum Ziel, dass konsequent die Weiterentwicklung der bisherigen bewährten Strategie vorangetrieben wird. Sie soll die Voraussetzung schaffen, damit die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse bewältigt werden können, und dies unter Berücksichtigung der finanziellen Lage. Das heisst konkret: Man will die zusätzliche Nachfrage von mehr als 20 Prozent im Jahr 2012 im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr abdecken können. Das Ganze soll in Abstimmung auf die angestrebte Siedlungs- und Raumentwicklung geschehen. Entsprechend sollte die Strategie auch kohärent sein mit dem vor zwei Jahren verabschiedeten Richtplan. Angebotsanpassungen und -ausbau sollen bei Kapazitätsengpässen vorgenommen werden, sofern das Marktpotenzial und auch ein Handlungsspielraum besteht.

In der Vergangenheit und aktuell wurden verschiedene Investitionen getätigt. So wurden Infrastrukturprojekte fertiggestellt. Hier möchte ich insbesondere die Durchmesserlinie erwähnen. Andere sind in konkreter Planung, wie die Limmattalbahn oder das Tram Hardbrücke. Weitere sind angedacht, hier wäre die S-Bahn 2G, also zweite Generation, zu erwähnen, der Brüttenertunnel oder der Bahnhof Stadelhofen. Diese Investitionen führen natürlich auch zu Anpassungen des Angebotes und typischerweise zum Ausbau eines Angebotes.

Nun zum Hauptpunkt der Kommissionsdiskussion, für den wir auch mit Abstand am meisten Zeit benötigten: Diese drehte sich nämlich um die Finanzierung, konkret um die Erhöhung des Kostendeckungsgrades. Für die Erhöhung des Kostendeckungsgrades wurden vor allem zwei Aspekte angeführt: Einerseits soll sich die Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr erhöhen, andererseits soll die Belastung für Kanton und Gemeinden reduziert werden. Zwischenzeitlich stand die Forderung im Raum, man solle innerhalb der Strategieperiode den Kostendeckungsgrad auf 70 Prozent erhöhen und dies solle durch Tarifierhöhungen realisiert werden.

Hierzu einige Fakten: Der Kostendeckungsgrad des ZVV hat sich beträchtlich entwickelt. Mitte der 90er Jahre war er noch bei 50 Prozent. 2010 war er dann bei circa 60 Prozent und nun – auch in der neuen ZVV-Strategie – wird vorgesehen, dass er etwa um 65 Prozent pendelt. Insbesondere ist der Kostendeckungsgrad beim ZVV sehr hoch, wenn man ihn mit der restlichen Schweiz vergleicht. So ist er um etwa 25 Prozent höher als im sonstigen Regionalverkehr.

Man muss den Kostendeckungsgrad dann auch im Umfeld, in welchem man ihn erhöhen will, betrachten. Wie schon erwähnt, wurden erhebliche Infrastrukturprojekte abgeschlossen, und mit ihnen war ja auch ein Angebotsausbau verbunden, sonst hätten wir ja diese Infrastrukturprojekte auch nicht machen müssen, wenn wir damit nicht das Angebot hätten ausbauen wollen. Das wäre dann eher schlecht investiertes Geld gewesen. Das heisst also, wir haben die Durchmesserlinie in Betrieb genommen und entsprechend die vierte Teilergänzung des Zürcher S-Bahn-Netzes.

Das Problem in Bezug auf den Kostendeckungsgrad ist, wenn man einen Angebotsausbau macht, dass die Veränderung des Benutzerverhaltens nicht sofort funktioniert. Es braucht also eine gewisse Zeit, bis die vollen Einnahmen eines neuen Angebotes realisiert werden können. Das heisst, kurzfristig führt ein Angebotsausbau typischerweise zu einem tieferen Kostendeckungsgrad. Grundsätzlich ist die Situation aktuell eher schwierig, um den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.

Dann ist die Frage: Kann man den Kostendeckungsgrad durch eine Tarifierhöhung realisieren? In der jetzigen ZVV-Strategie ist bereits vorgesehen, dass die Tarife moderat angepasst werden. Alle zwei Jahre sollen die Tarife um 2 bis 3 Prozent erhöht werden. Dies ist eine Erhöhung, die man, wie man aus der Vergangenheit gelernt hat, auch realisieren kann. Der ZVV hat in den 90er Jahren negative Erfahrungen mit sehr hohen Aufschlägen gemacht. So wurden damals die Billettpreise über 10 Prozent erhöht, mit der Konsequenz, dass man am Schluss fast weniger Einnahmen hatte als vorher.

Das Problem, mit dem man es hier zu tun hat, ist die Preiselastizität. Das heisst, man realisiert nur einen Teil der Einnahmen, die man aufgrund des Aufschlags erwarten würde. Und je höher der Aufschlag ist, desto grösser wird dieser Effekt. Das Problem ist eben, dass es teilweise ein Umsteigeverhalten auf andere Verkehrsträger gibt. Hier muss man den zurzeit tiefen Benzinpreis erwähnen. Ein anderer Punkt, der hier auch zum Tragen kommt, ist der sehr hohe Anteil bei den Einnahmen von Einzelfahrkarten. 50 Prozent der Einnahmen werden über Einzelfahrkarten generiert. Und Einzeltickets reagieren massiv stärker auf Preiserhöhungen als Abonnenten.

Weiter muss man beachten: Wenn die grösseren ZVV-Abos zu nahe an den Preis der GA (*Generalabonnement*) der SBB kommen, führt dies häufig dazu, dass Kunden von einem ZVV-Abonnement auf das GA umsteigen. Dies hat für den ZVV empfindliche Einnahmeausfälle zur Folge, obwohl die Personen eigentlich für den öffentlichen Verkehr entsprechend mehr ausgeben. Das heisst: Zusammengefasst wäre

eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf 70 Prozent innerhalb eines so kurzen Zeitraumes wie der ZVV-Strategie durch Tarifierhöhungen nicht möglich.

Wie könnte es sonst bewerkstelligt werden? Realistischer ist es, dass der Kostendeckungsgrad kurzfristig durch Streichung schlecht rentabler Linien erreicht werden könnte. Welche Linien am ehesten betroffen wären, können Sie gerne in der dringlichen Anfrage 301/2015 nachschauen. Ob diese Rechnung allerdings aufgehen würde, ist hochgradig fraglich. Wenn die Zubringer, die zwar einen schlechten Kostendeckungsgrad aufweisen, zu den S-Bahnen oder Linien mit hohem Kostendeckungsgrad fehlen, sinkt auch deren Kostendeckungsgrad. Im Allgemeinen sinkt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, was auch eher zum Umsteigen weg vom öffentlichen Verkehr führen würde. Und man muss auch beachten, dass man riskiert, den gesetzlichen Auftrag nicht mehr zu erfüllen. Im Kanton Zürich gibt es eine Erschliessungspflicht. Weiter muss man insbesondere auch die gesellschaftliche Akzeptanz von Streichungen von Linien infrage stellen beziehungsweise als sehr unwahrscheinlich erachten.

Wir haben in der Vergangenheit ja immer wieder festgestellt, dass der ZVV bei der Genehmigung von neuen Linien eher restriktiv war. Wiederholt hat diese restriktive Politik zu Unmut in den betroffenen Gemeinden geführt. Das neuste Beispiel ist die Gemeinde Niederhasli. Dort wird der ZVV nun gezwungen, die Erschliessung eines neuen Gebietes vorzunehmen. Wie dann der Aufschrei wäre, wenn man eine bestehende Linie abschaffen würde, kann man sich entsprechend vorstellen.

Zusammengefasst findet man das Ergebnis dieser Diskussion über den Kostendeckungsgrad im Zusammenhang mit den Tarifen im KEVU-Mehrheitsantrag zum Punkt d) im Abschnitt «Ziele».

Dann möchte ich noch kurz den einen KEVU-Antrag erwähnen, zu dem kein Minderheitsantrag gestellt wurde und der entsprechend in der nachfolgenden Debatte nicht mehr vorkommt: Die KEVU beantragt, man solle prüfen beziehungsweise bei der S-Bahn 2G schauen, ob die Sache mit nur der zweiten Klasse nicht wirtschaftlicher und effizienter bewerkstelligt werden könnte. Dem zugrunde liegt die folgende Überlegung: In der S-Bahn 2G wird von einer inneren und einer äusseren S-Bahn gesprochen. Die innere S-Bahn hat mehr einen U-Bahn- oder S-Bahn-Charakter, wie wir ihn aus anderen europäischen Städten kennen. Das heisst, man hat es auch angekündigt: Man plant, Rollmaterial, das nur einstöckig ist, anzuschaffen. Wenn man nun eine Konzeptänderung will, das heisst nur noch Fahrzeuge mit einer zwei-

ten Klasse, muss man dies machen, bevor man diese Fahrzeuge anschafft, denn diese werden dann 40 Jahre in Betrieb sein. Bis jetzt wurde vor allem davon gesprochen, dass man viele Türen möchte und vor allem viele Stehplätze in der zweiten Klasse. Wir haben uns dann gefragt, ob es eventuell nicht effizienter und für das Gros der Passagiere auch komfortabler wäre, wenn man auf die erste Klasse verzichten würde, wie das bei den entsprechenden Systemen im Ausland der Fall ist. Insbesondere der Ein- und Aussteigevorgang würde klar vereinfacht, da die Leute nicht ihre korrekte Klasse suchen müssen. Deshalb möchte die KEVU, dass dieser Punkt im Rahmen der S-Bahn 2G geprüft wird.

Zu den Anträgen, zu denen Minderheitsanträge gestellt sind, werde ich mich in der Detailberatung äussern. Ich bitte Sie jetzt im Namen der einstimmigen KEVU, der ZVV-Strategie zuzustimmen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Sehr geehrter Herr Direktor Kagerbauer auf der Tribüne (*Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes*), wir werden es heute noch einige Male hören, der ZVV macht eine hervorragende Arbeit und wir können stolz sein auf unser 25-jähriges Netz mit nationalem Vorbildcharakter. Auch die SVP ist dieser Ansicht und dankt den Vertretern des ZVV und ihren Mitarbeitern draussen, die jetzt zwischen Sternenbergr und Weiach unterwegs sind.

Die nun vorliegende Strategie soll als Grundlage zur Fortschreibung dieses Erfolgs dienen und aufzeigen, wohin die ZVV-Reise bis 2021 gehen soll. Im heutigen Umfeld ist dies mit Blick auf die Kantonsfinanzen eine sehr schwierige Aufgabe, die zwischen Wunschdenken und Beschränkung austariert werden muss und schliesslich eine nüchterne Machbarkeit aufzeigen sollte. Das ist bei der Vorlage leider nur teilweise der Fall. Immerhin konnte die Kommission in einigen Bereichen Korrekturen, welche auf einen langfristig verbesserten Kostendeckungsgrad abzielen, einbringen. Die Minderheitsanträge von bürgerlicher Seite tragen zu einer weiteren Verbesserung bei. Insgesamt kann man sagen, dass es sich hier nicht um einen wirklich grossen Wurf mit ehrgeizigen Zielsetzungen handelt, es ist eher ein politischer Kompromiss ohne wirklichen Biss, um es allen ein wenig recht zu machen. Insbesondere betreffend Angebotsausbau wird aber die Realität, sprich: die drohende Leistungsüberprüfung, einige Wunschträume auf den Boden der Realität holen.

Die SVP beantragt Eintreten und bittet um Unterstützung der bürgerlichen Minderheitsanträge. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Geschätzter Franz Kagerbauer und Vertreter des ZVV auf der Tribüne, die hohe Kundenzufriedenheit zeigt: Der Zürcher Verkehrsverbund ist eine gute Sache. Das sage ich hier nicht zum ersten Mal und wohl auch nicht zum letzten Mal. Denn ich befürchte, einige Ratskolleginnen und Ratskollegen scheinen das ab und zu zu vergessen. Der ZVV zeigt eine erfreuliche Entwicklung der Nutzerzahlen. Das sieht man zum Beispiel am Verkehr an der Stadtgrenze zu Zürich auf Seite 13 in diesem Strategiebericht, dass sich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs verdreifacht hat, während der Autoverkehr konstant geblieben ist. Wäre dies anders und hätten wir mehr Strassen gebaut, hätten sicher auch Sie früher aufstehen müssen, um jetzt pünktlich hier im Rathaus zu sein, denn Sie wären sonst im Verkehr steckengeblieben. Das sind Sie aber nicht und das ist gut so. Dabei nahm der Staatsbeitrag an den ZVV in absoluten Zahlen nur unwesentlich zu. Und auch die Prognosen sind für mich nicht beängstigend. Hier in diesem Rat wurde die vierte Teilergänzung beschlossen. 2018, in knapp drei Jahren, wird sie umgesetzt und ich freue mich wie Sie, die im Strategiebericht auf Seite 29 aufgezeigte vierte Teilergänzung nutzen zu können und mit der S11 von Aarau direkt bis nach Wila ins Tösstal fahren zu können. Auch die anderen Angebotsverbesserungen der S-Bahn, im Wesentlichen nordöstlich von Winterthur, versprechen eine neue Dimension des öffentlichen Verkehrs in diesen Gebieten. Ich bitte Sie, zusammen mit der Neuen Zürcher Zeitung vom Samstag, diese Erfolgsgeschichte jetzt nicht abzuklemmen, sondern fortzusetzen. So kann Zürich zeigen, dass man erfolgreich öffentlichen Verkehr betreibt und so die Innenstädte und verdichteten Agglomerationszentren attraktiv hält. So sind wir auch weiterhin ein Vorbild für die Schweiz und auch für viele andere Gebiete in der Welt.

Wenn Sie diese Entwicklung stoppen wollen, empfehlen wir Ihnen, die Antwort auf die Anfrage 301/2015 zum Kostendeckungsgrad der einzelnen Linien zu lesen. Aber ich warne Sie, dieses austarierte und gewachsene System kann nicht an einzelnen Punkten gekürzt werden, ohne das ganze System zu gefährden. Wenn Sie eine Buslinie streichen, die Menschen zu einer S-Bahnlinie bringt, dann haben Sie natürlich auch weniger Menschen auf dieser S-Bahnlinie und der Kostendeckungsgrad der S-Bahnlinie würde dadurch auch sinken, was einfach nicht akzeptabel ist. Wollen Sie denn auch noch die S-Bahn streichen?

Wir freuen uns, dass die Zürcher Bevölkerung zufrieden ist, mit 67 von 100 Punkten sogar sehr zufrieden. Belassen wir es dabei, stützen wir den ZVV weiterhin und gehen zusammen in eine erfreuliche Zukunft. Danke.

Die Beratung der Vorlage 5213a wird unterbrochen.

Nachruf

Ratspräsidentin Theresia Weber: Ich habe Ihnen noch einen Nachruf zu verlesen zum Hinschied des ehemaligen Zürcher Nationalrates und Kantonsratspräsidenten Kurt Müller von der FDP Meilen.

Am letzten Montag ist der ehemalige Zürcher FDP-Nationalrat und Kantonsratspräsident aus Feldmeilen, Kurt Müller, verstorben. Kurt Müller war ein lebendes Beispiel für eine Doppelkarriere in Politik und Journalismus, wie sie heutzutage nicht mehr üblich ist. Seine liberale Gesinnung und föderale Überzeugung liessen ihn bei der NZZ den idealen Nährboden für die Entwicklung seines journalistischen und politischen Engagements finden.

1971, vier Jahre nachdem Kurt Müller das Inlandressort der NZZ übernommen hatte, wurde er in den Kantonsrat gewählt. Noch im selben Jahrzehnt übernahm er das Amt des FDP-Fraktionspräsidenten und wurde zum Kantonsratspräsidenten gewählt. Seine gesamtschweizerische Perspektive als leitender Inlandredaktor wollte er auch im Politischen verwirklichen. Dies gelang ihm 1984, als er nach Elisabeth Kopp's Wahl in den Bundesrat in den Nationalrat nachrückte. Hier vertrat er den Kanton Zürich bis zu seiner Pensionierung zu Beginn der 90er Jahre.

Nun ist Kurt Müller in seinem 91. Lebensjahr von uns gegangen. Im Namen des Kantonsrates ehre ich ihn für seinen grossen Einsatz im Dienst unseres Kantons und unseres Landes. Den Angehörigen des Verstorbenen gilt unser herzliches Beileid.

Fraktionserklärung der SVP zum Gefängnisausbruch in Dietikon

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP zum Gefängnisausbruch in Dietikon.

Es hat mir letzte Woche ob unserer Justizdirektion zweimal wirklich fast den Hut «gelupft», wie man so schön sagt in Mundart. Das erste

Mal, als eine Gefängniswärterin mit ihrem neuen syrischen Liebhaber so mir nichts dir nichts aus dem Gefängnis Dietikon rausmarschiert ist, von einem eigentlichen Ausbruch kann man ja wirklich fast nicht mehr sprechen. Das ginge ja noch, aber dann zahlt sie in der Schweiz auch noch mit Kreditkarte. Sie passiert seelenruhig die nicht informierten Grenzbeamten mitsamt ihren Hightech-Kameras, um ins Ferienland Italien weiterzureisen.

Das zweite Mal hat es mir den Hut «gelupft», als ich gestern Abend am Radio die hilflosen Erklärungs- und Beschwichtigungsversuche von Doktor Thomas Manhart (*Leiter des Amtes für Justizvollzug*) zu hören bekam. Über weite Strecken war da von einem absolut singulären Fall – seit Menschengedenken sei so etwas nicht passiert –, von der sogenannten nötigen Distanz die Rede, mit welcher man aus Gründen wie IS (*Terrororganisation Islamischer Staat*) oder Suizid den Leuten halt trotzdem den Puls fühlen müsse, und zu guter Letzt war auch noch vom sehr hohen Standard die Rede.

Ja, die SVP ist diesbezüglich vielfach dezidiert anderer Auffassung. Wir haben eigentlich alles im Kanton Zürich. Wir haben auch diesen sehr hohen Standard, von dem gesprochen wird. Aber das gilt eben nur, wenn die Verantwortlichen – und das sind die zuständige Regierungsrätin (*Jacqueline Fehr*) und der Chef des Amtes für Justizvollzug –, wenn diese Personen eben auch dafür schauen würden, dass es funktioniert. Genau das haben sie aber vorliegend einmal mehr nicht getan. Zwei Personen zur Überwachung wären tatsächlich ausreichend, wenn nicht eine durch bezahltes Schlafen faktisch ausser Dienst wäre. Anwälte passieren oftmals x Schleusen beziehungsweise Sicherheitsvorkehrungen, bevor sie mit ihren Klienten zusammenkommen. Verliebte Wärterinnen können offenbar mit ihrem Lover das nämliche Gebäude wie ein Hotel verlassen.

Schliesslich ist auch völlig unhaltbar, dass, wenn dann schon solche Peinlichkeiten passieren, die öffentliche Fahndung erst ausgelöst wird, wenn die verliebten Flüchtlinge schon längst über alle Berge sind. Da nützen dann weder Kreditzahlungsnachverfolgungen noch Kameras noch Zollbeamte etwas. Und ganz zum Schluss sei noch angemerkt: Der Hotelgast kam ja bekanntlich als syrischer Asylbewerber in die Schweiz. Er war zwar schon bald einschlägig vorbestraft, wurde natürlich nie und nimmer ausgewiesen – das wäre ja menschenverachtend – und verlässt aber jetzt aus eigenem Antrieb und erst noch mit Begleitung die Schweiz (*Heiterkeit in den Reihen der SVP*). Fazit: Der Syrer Hassan Kiko hat der Durchsetzungsinitiative vorgegriffen, ganz ohne Zutun des Amtes für Justizvollzug beziehungsweise des Staates.

Lassen wir ihn dort, wo er ist. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Fraktionserklärung der SP zum Gefängnisausbruch in Dietikon

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SP mit dem Titel «Schluss mit scheinheiligen Schuldzuweisungen».

Dass ein bis zwei Wachpersonen pro Nacht mehrere Dutzend Sträflinge bewachen, das hat uns tatsächlich auch sehr erstaunt. Wir haben es offensichtlich – und da unterscheidet sich unsere Analyse von derjenigen der SVP –, wir haben es offensichtlich mit einem Ressourcenproblem zu tun. Wo zu wenig Personal da ist, wächst das Sicherheitsrisiko. Das ist der Fluch der bösen Tat: Wer ständig Effizienz predigt und Reduktion der Personalkosten fordert, sät Unsicherheit. Unsere Politik ist das nicht. Stehen Sie, liebe bürgerliche Ratsseite zu Ihrer Verantwortung und hören Sie auf mit scheinheiligen, unehrlichen Schuldzuweisungen. Vielleicht ist dieser Fall, dieser bedauerliche Fall, ja ganz einfach eine vorgezogene Umsetzung der Durchsetzungsinitiative, eine sogenannte automatische Selbstausschaffung.

Die Beratung der Vorlage 5213a wird fortgesetzt.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ist hervorragend. Viele Städte auf der ganzen Welt beneiden uns um unseren ZVV. Wir dürfen zu Recht stolz auf ihn sein, er ist eine wahre Erfolgsgeschichte. Aus diesem Grund möchte auch ich mich zuerst bedanken. Mein Dank gilt sowohl dem Direktor des ZVV, Franz Kagerbauer, als auch den vielen tausend Menschen, die sich tagein und tagaus für unseren ZVV engagieren und engagiert haben. Sie haben ganze Arbeit geleistet und dafür bedanke ich mich bei ihnen persönlich und in meiner Funktion als Kantonsrat ganz herzlich.

Die heutige Debatte ist dazu da, über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr zu diskutieren. Ich möchte daher zu Beginn der Debatte die grundsätzliche Position der FDP zum ZVV wiederholen:

Erstens: Die FDP steht voll und ganz hinter dem ZVV. Dies bedeutet auch: Niemand aus der FDP stellt den ZVV grundsätzlich infrage und niemand will die Erfolgsgeschichte des ZVV beenden.

Zweitens: Die FDP ist der Meinung, dass der Kostendeckungsgrad des ZVV weiter erhöht werden soll und weiter erhöht werden kann. Dies gilt aber nicht nur für den ZVV, sondern auch für den motorisierten Individualverkehr, also generell für die Mobilität. Die Mobilität ist unserer Ansicht nach generell zu günstig und sollte in Zukunft weniger stark subventioniert werden als heute.

Drittens: Die FDP ist dafür, dass der ZVV dort sein Angebot anpasst, wo es Kapazitätsengpässe gibt und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Gleichzeitig sagen wir aber auch: Nicht alles, was wünschbar ist, ist auch finanzierbar.

Viertens: Die FDP unterstützt die vorgesehene Stossrichtung für das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur, namentlich den Bau des Brüttenertunnels und den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen.

Die FDP hat einen Minderheitsantrag gestellt. Diesen werden wir unterstützen, alle anderen Minderheitsanträge werden wir ablehnen, der Vorlage als Ganzes werden wir zustimmen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Alle zwei Jahre wieder behandeln wir die ZVV-Strategie für die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖV im Kanton Zürich. Es handelt sich dabei um ein Geschäft, das kaum je eine Gegenstimme erhält, also eigentlich unbestritten ist.

Der ZVV hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt – sowohl auf der Angebotsseite wie auch finanziell. Wir haben einen gut ausgebauten ÖV und einen Kostendeckungsgrad, um den wir weitherum beneidet werden. Der ZVV ist bestrebt, unter der bewährten Führungsscrew die bisherige Strategie der massvollen Preissteigerung bei gleichzeitigem Ausbau der Kapazitätsengpässe fortzusetzen. Es besteht also kein Grund zur Klage. Umso erstaunlicher ist es, dass wir in diesem unbestrittenen Geschäft immer mehr Anträge aus der vorbereitenden Kommission in den Rat tragen. Waren es vor einigen Jahren noch ein, zwei Minderheitsanträge, die der Rat zu entscheiden hatte, sind wir heute bei zehn. Wenn das so weitergeht, werden wir bald einmal eine ZVV-Sondersitzung einführen müssen. Sie denken jetzt, das ist ja logisch nach der Budget- und insbesondere der KEF-Debatte mit der massiven Reduktion der Einlagen in den Verkehrsfonds muss die Strategie radikal geändert werden, damit der ZVV mit dem versiegenden Geldfluss wirtschaften kann. Aber weit gefehlt, es geht bei den Minderheitsanträgen mehrheitlich um Wortklaubereien und Planungsprozesse für neue Linien. Sogar bei den Anträgen zum Kostende-

ckungsgrad setzte sich in der Kommission die Erkenntnis durch, dass es ausreichend ist, hier einfach einige aufmunternde Worte Richtung ZVV zu äussern, die bestehende Strategie fortzusetzen.

Zu den Minderheitsanträgen werde ich mich aber zu gegebener Zeit äussern. Da es sich dabei aber, wie gesagt, um untergeordnete Änderungen der Strategie handelt, kann ich jetzt schon sagen, dass die Grünliberalen diesem Geschäft zustimmen werden, ebenso dem Rahmenkredit im nächsten Geschäft.

Mein Eintretensvotum möchte ich schliessen mit einem Dank an die Führung und die Mitarbeitenden des Verkehrsverbundes für die geleistete Arbeit. Ich wünsche mir, dass sie diese Arbeit auch in Zukunft so zuverlässig und effizient erledigen können, ungeachtet der politischen Wirbel, die wir hier um die Finanzierung ihres Auftrages machen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Im vergangenen Jahr haben wir das Jubiläum des ZVV gefeiert. Grandios der Jubiläumsanlass im Hauptbahnhof mit einer Vollversammlung der zürcherischen Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten. Und vielleicht sollten Sie das nächste Mal auch die Finanzkommission einladen, nicht so sehr wegen der warmen Mahlzeit. Der ZVV hat sich eindrücklich als Anstalt der Zürcher Gemeinden, als Rückgrat der Zürcher Wirtschaft präsentiert. Grossartig die virtuelle Reise in Echtzeit von Franz Kagerbauer durch das gesamte ZVV-Gebiet. Ja, wir sind auch eine Seilbahn, auch ein Schiff, und das soll so bleiben.

Das Jubiläum hat mich motiviert, mir die Anträge zu vergangenen Grundsätzen über das mittelfristige Angebot und die Tarife des öffentlichen Verkehrs anzuschauen und einige Ratsdebatten in den Ratsprotokollen nachzulesen. Sind wir tatsächlich bis zur Peinlichkeit harmonisch? Als Erstes ist mir aufgefallen, dass die SVP nicht so gerne wandert. In praktisch jeder Debatte findet man die Forderung nach einem Marschhalt. Marschhalt beim Nachtangebot, Marschhalt bei der Limmattalbahn, heute Marschhalt bei der Planung des Trams Affoltern – anderen den Marsch blasen wollen, aber selber immer Marschhalt einlegen (*Heiterkeit*), so kommen wir nicht vorwärts. Sie wollen den Volkswillen durchsetzen, bekommen aber bei jeder ÖV-Kreditvorlage im Verhältnis zwei zu eins «auf den Sack».

Eine zweite Konstante ist der Kostendeckungsgrad. Da finden wir im Antrag zu den Grundsätzen vor 20 Jahren den Satz: «Real bleibt die Kostendeckung auf dem Stand 1996, mittelfristig ist eine Verbesserung anzustreben.» Kommt mir irgendwie bekannt vor. Auch folgende

Voten tönen bekannt, ich zitiere: «Ich möchte nun aber nicht auf einzelne Details eingehen, weil ich mich dem anschliesse, was bereits gesagt wurde, nämlich dass die SVP-Anträge samt und sonders untauglich sind.» Oder ein Zweiter: «Wenn der Sparwolf seinen Schafspelz verliert, erkennt man seine brutalen Konturen, nämlich Verzicht auf die dritte Teilergänzung, Konzentration der Mittel nur auf die nachfragestarken Strecken, also Linien mit hoher Wirtschaftlichkeit, das heisst Konzentration auf Gebiete mit hoher Dichte und Rückzug aus der Fläche. Das ist die Wahrheit, die brutale Wahrheit. Abbau also von Leistungen auf dem Land, Abbau ausgerechnet in SVP-Gebieten. Konkret müssten zuerst die stündlichen Fahrpläne einiger Postautolinien ausgedünnt werden. Ob das die SVP-Gemeinden akzeptieren würden, frage ich mich. Ausserdem wäre der Spareffekt dabei nicht so gross. Der unverhüllte Sparwolf müsste auch den neuen, gültigen, dichten Fahrplan wieder rückgängig machen. Wollen Sie das tatsächlich?» Sie haben es vielleicht bemerkt, im zitierten Votum kam die dritte Teilergänzung vor, es war, wie auch das vorhergehende Votum, das Votum von Willy Germann, CVP (*Altkantonsrat*), damals im Rahmen von «San04» (*Sanierungsprogramm*). Man könnte fast nostalgisch werden wie beim Jubiläum des ZVV.

Zur heutigen Vorlage: Die Grünen werden sie unterstützen. Die Grundsätze setzen ehrgeizige Ziele. Meine Sorge gilt der Fahrgastzufriedenheit, ohne diese sind die Mengenziele nicht erreichbar. Beim Freizeitverkehr ist noch Ertragspotenzial, da hat es auch noch Sitzplätze frei. Die Richtung stimmt und das Fundament für weitere 25 erfolgreiche Jahre des ZVV ist solide.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): In keinem anderen Land wird das Streckennetz der Bahn so intensiv genutzt wie in der Schweiz. Und der Grossraum Zürich hat die am stärksten ausgelastete Bahninfrastruktur und das dichteste Bahnnetz der Welt. Man stelle sich vor: Im Durchschnitt fährt alle 42 Sekunden ein Zug durch Zürich Altstetten. Der 25-jährige ZVV ist eine Erfolgsgeschichte, auf die wir stolz sein dürfen. Im letzten Jahr wurden so viele Fahrgäste befördert wie noch nie und es konnte ein Deckungsgrad von 65 Prozent erreicht werden. Das ist eine beachtliche Leistung.

Die Herausforderungen für den ZVV bleiben aber hoch. Bis ins Jahr 2021 wird mit 20 Prozent zusätzlichen Passagieren, sprich 120 Millionen Fahrgästen mehr, gerechnet. Um das bewältigen zu können, wird es eine zielgerichtete Anpassung des Angebots brauchen, in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan. Der ZVV hat schon einiges

unternommen, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden. Einerseits wurde im letzten Dezember der grösste Fahrplanwechsel seit Verbundstart vollzogen. Wir sind gespannt, wie sich das auf das finanzielle Ergebnis auswirken wird. Des Weiteren wurde die Durchmesserlinie eröffnet, und weitere Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn sind auf Kurs.

Die CVP spricht sich ganz klar für ein leistungsfähiges ÖV-Netz aus, das ist wichtig für den Lebens- und Wirtschaftsraum Kanton Zürich. Aber – und jetzt muss ich eben doch den Warnfinger erheben – unser hochstehendes Angebot von Zug, Tram und Bus muss für den Kanton und die Gemeinden langfristig bezahlbar bleiben. Bei all unseren Wünschen dürfen wir die Finanzierbarkeit nicht aus den Augen verlieren.

Hatten wir früher noch Stundentakt, ist heute der Halbstundentakt Standard und in den städtischen Zentren sowie bei einigen wichtigen Linien sogar der Viertelstundentakt. Wahrscheinlich wünschen sich einige schon bald den Fünf-Minuten Takt, dann kann wenigstens Herr und Frau Schweizer nicht mehr jammern, wenn der Zug mal fünf Minuten Verspätung hat. Wir haben ein Niveau erreicht, das den Kanton jährlich wiederkehrend 176 Millionen Franken kostet und nochmals genauso viel die Gemeinden. Seit einigen Jahren sind diese Ausgaben mehr oder weniger stabil. Das ist erfreulich. Die Prognosen für 2018 bis 2020 zeigen aber leider ein anderes Bild. Aus diesem Grunde werden sich der ZVV, die Regierung und wir überlegen müssen, welche verschiedenen Massnahmen zu treffen sind, damit wir unser zuverlässiges und qualitativ hochstehendes öffentliche Verkehrsnetz beibehalten können, ohne dass uns die Kosten aus dem Ruder laufen.

Die CVP tritt auf die Vorlage 5213 ein. Die Anträge, die eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrades anstreben, werden wir unterstützen. Dabei wird es zukünftig nötig sein, Tarifierungen in Betracht zu ziehen. Und es wird wahrscheinlich unvermeidbar sein, auf den einen oder anderen Wunsch verzichten zu müssen. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist in allen Parteien unbestritten, dass der ÖV im Kanton Zürich eine grossartige Erfolgsgeschichte ist. Die konsequente und sehr gut austarierte Strategie des ZVV macht sich in praktisch allen Bereichen ausserordentlich bezahlt. Es ist schon erstaunlich, dass bei einem stark ausgebauten Angebot in den letzten Jahren mit moderaten Fahrpreiserhöhungen nochmals eine sinkende Kostenunterdeckung erreicht werden konnte. Wir haben es beim ZVV mit einem langjährigen Musterschüler zu tun. Er hat mit grosser Aus-

dauer ausserordentlichen Fleiss an den Tag gelegt. Dies tat er mit Köpfchen, indem er ganz nah und hart am Markt agierte. Mit viel Geschick hat er immer wieder treffend dort seine Leistungen ausgebaut, wo es der Kunde braucht, und dabei dieselben mit moderaten Preiserhöhungen in angemessenen Zeitabständen niemals vergrault. Es ist eine ausgeklügelte und ausgewogene Mischung zwischen Geben und Nehmen, welche sich auch in finanzieller Hinsicht ausserordentlich bezahlt gemacht hat. Trotz massiven kostspieligen Ausbaus, unter anderem mit der vierten Teilergänzung, ist der Kostendeckungsgrad in den letzten Jahren kontinuierlich auf Rekordwerte gestiegen. Da kann man nur noch sagen: Super, gut gemacht, bravo! Und auch ich sage herzlichen Dank an das ganze Kader und alle Mitarbeitenden des ZVV.

Will man nun aber das Unmögliche erzwingen, wie das ein Teil der Bürgerlichen mit einer generellen Kostenunterdeckung von maximal 30 Prozent bis 2021 angekündigt hat, würde dies bedeuten, dass die Fahrpreise um mindestens 30 Prozent angehoben werden müssten. Es braucht wohl keinen weiteren Kommentar zu solch blinder und zerstörerischer Sparwut. Hier bleibt definitiv kein Platz für tollkühne Experimente, sonst wird es uns so ergehen wie dem Bäuerchen, das seinem Esel aus finanziellen Gründen das Essen abgewöhnen wollte und frustriert beklagte, dass der Esel, nachdem er es endlich begriffen habe, einfach gestorben sei.

Was auch mir Sorgen bereitet, ist, dass wir im kommenden Sparpaket der Regierung wohl die neuen, durch FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) beschlossenen Beiträge von über 100 Millionen an den Bund mindestens teilweise irgendwo kompensieren werden müssen, ohne den sehr bewährten Verkehrsfonds zu gefährden. Man kann gespannt sein auf die Vorschläge der Regierung.

Wir werden beiden Geschäften zustimmen.

Laura Huonker (AL, Zürich): Ich spreche gleichzeitig zur ZVV-Strategie und zum Rahmenkredit.

Die Alternative Liste steht hinter dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr ist das effizienteste und umweltschonendste Transportmittel. Es gehört unserer Meinung nach zu den wichtigen staatlichen Aufgaben, für einen gut ausgebauten und qualitativen öffentlichen Verkehr zu sorgen. Die Alternative Liste wird darum dem Rahmenkredit von 711 Millionen Franken für die Fahrplanperiode 2016/2017 zustimmen.

Im Zusammenhang mit der ZVV-Strategie haben wir gleichwohl kritische Anmerkungen. Immer mehr und immer effizienter bedeutet nicht unbedingt immer besser. So stellen wir in vielen Bereichen einen Qualitätsabbau fest. Nicht alle verstehen unter Service public dasselbe. Service public kann unterschiedlich interpretiert werden. Die ZVV-Spitze interpretiert den Service public einseitig technokratisch. Statt auf den menschlichen Faktor setzt die ZVV-Spitze auf Technologie. Statt auf bediente Bahnhöfe setzt die ZVV-Spitze, wo immer sie kann, auf Selbstbedienung, Billettautomaten und die Weiterentwicklung von digitalen Kanälen. Zu diesem Zwecke werden überall im Kanton Zürich Bahnhöfe geschlossen. Die nächste Bahnhofschiessung findet diesen Sommer in Langnau-Gattikon statt. Die AL bedauert diese Entwicklung. Mit dem Abbau der bedienten Bahnhöfe ist auch ein Abbau an Kundendienstleistungen verbunden. Die Arbeit, die früher Schalterangestellte erledigt haben, müssen heute die Kundinnen und Kunden selber leisten. Der ZVV plant die Übertragung der Abonnemente auf die Chipkarte Swissspass der SBB. Die AL fordert den ZVV auf, mit dieser Übertragung noch zuzuwarten. Die Chipkarte der SBB ist unausgereift und ein kundenunfreundliches Angebot. Nicht nur treten alle Reisenden ihre Daten und Reiserouten direkt und frank und frei an die SBB ab, werden also von den SBB gewissermassen überwacht, sondern mit der neuen Karte werden auch die bedienten Verkaufsstellen und Bahnhöfe unnötig konkurrenziert. Statt auf technologische Lösungen würde die Alternative Liste also wieder vermehrt auf den menschlichen Faktor setzen. Besten Dank.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ja, Sie hören heute richtig, ich kann heute ein Lob aussprechen und muss nicht über Chaoten und so weiter wettern. Der ZVV ist eine Erfolgsgeschichte. Ohne ZVV steht Zürich still. Was im ZVV zudem offensichtlich ist: Da wird in der Führung mit Herzblut gewirkt. Es wird nicht, wie oftmals in anderen Bereichen des Kantons, gegen den Bürger gearbeitet, sondern der ZVV ist bemüht, dem Zürcher Volk einen Topservice mit guter Infrastruktur, mit einem möglichst guten Kosten-Nutzen-Verhältnis anzubieten. Und stellen Sie sich vor: Vor 20 Jahren war der Rahmenkredit praktisch gleich hoch wie heute, obwohl wir heute ein massiv ausgebautes Bahnangebot nutzen können. Kaum eine Dienstleistung im öffentlichen Bereich kennt eine solche Entwicklung. Sie können selber verschiedene Vergleiche tätigen, zum Beispiel im Gesundheitswesen. Einen Wermutstropfen möchte ich doch erwähnen. Für die ländlichen Bewohner des Wehntals sind durch den neuen Fahrplan die An-

schlussverbindungen wesentlich schlechter, obwohl das Angebot ausgebaut worden ist.

Die EDU wird in den Entwicklungsschwerpunkten die Anträge, welche eine Kostenverbesserung anstreben, unterstützen. Wir werden aber einen Kapazitätsabbau nicht unterstützen. Sparpotenzial sehen wir hingegen bei weiteren Ausbauplänen, sei dies bei der Glattalbahn oder in der Stadt Zürich. Ebenso wollen wir für den MIV eine behinderungsfreie Fahrt, das heisst die Kapazität des MIV darf nicht durch Fahrbahnhaltestellen gemindert werden. In diesem Sinne wird die EDU dieser Vorlage zustimmen.

Stefan Hunger (BDP, Mönchaltorf): Die Zielsetzungen wurden in der Kommission intensiv diskutiert, wir haben es gehört, insbesondere der Kostendeckungsgrad gab am meisten zu reden. Die Führung des ZVV hat uns auf einleuchtende Art klarmachen können, welche Mechanismen bei der Tarifierhöhung wie spielen, damit diese insbesondere betreffend Mehreinnahmen funktionieren. Eine Tarifierhöhung generiert leider nicht in jedem Fall sofort Mehreinnahmen. Die vorgeschlagene Strategie basiert auf Erfahrungen, wie insbesondere der Kostendeckungsgrad optimiert werden kann. Die Führung des ZVV macht einen guten Job, wofür wir allen Beteiligten Danke sagen.

Die BDP steht hinter der vorgeschlagenen mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr und den entsprechenden Zielsetzungen. Unsere Anliegen konnten wir in der Kommission einbringen respektive diese wurden in den Zielen abgebildet.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zuerst bedanke ich mich für die anerkennenden Worte, die Sie dem ZVV gegenüber ausgesprochen haben, und ich werde das selbstverständlich, soweit die Personen nicht schon anwesend sind, allen Mitarbeitenden weiterleiten.

Zu den Grundsätzen und der Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes für die Jahre 2018 bis 2021: Ich sage es hier noch einmal mit aller Deutlichkeit, es ist tatsächlich so, dass diese überschattet wird durch ein grosses finanzielles Thema, nämlich den Beitrag des Kantons Zürich an den Bahninfrastrukturfonds des Bundes mit jährlich 116 Millionen Franken. Der Kanton Zürich zahlt dabei am meisten von allen Kantonen in diesen Bahninfrastrukturfonds ein. Das ändert aber nichts an der Ausgangslage: Der öffentliche Verkehr spielt eine unverzichtbare Rolle, wenn es darum geht, die bestehenden, die heutigen und auch die künftigen Mobilitätsansprüche in diesem Kanton zu bewälti-

gen. Bis ins Jahr 2021 rechnet der Zürcher Verkehrsverbund erneut mit – Sie müssen gut zuhören – 20 Prozent mehr Passagieren auf dem Netz. Das wichtigste Ziel in dieser Strategie 2018 bis 2021 bleibt deshalb die Abdeckung der steigenden Nachfrage, und zwar eben zielgerichtet dort, wo sie anfällt, und natürlich unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit. Das heisst, der Zürcher Verkehrsverbund hat sehr klare Vorstellungen, wann wo was investiert werden soll.

Mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn hat der Kanton Zürich vorausschauend gehandelt. Er hat Hunderte von Millionen Franken in den Ausbau der Infrastruktur investiert und diese Investitionen gilt es nun auch zu schützen. Das heisst, nach der ersten und zweiten Etappe soll im Dezember 2018 auch die dritte und letzte Etappe der vierten Teilergänzung mit den Anpassungen im Raum Winterthur in Betrieb genommen werden. Und Sie sehen hier, solche Planungen werden von langer Hand getätigt und müssen sehr vorausschauend angedacht und geplant werden. Und auch Ausruhen, das geht nicht, die Planungen für die nächsten Schritte müssen wir ebenfalls zeitgerecht anpacken. Stichworte sind die S-Bahn 2G, der Brüttenertunnel und das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen. Hier gilt es vor allem die Interessen unseres Kantons Zürich in der neuen eidgenössischen Bahninfrastrukturfinanzierung, das heisst in Bern, durchzusetzen. Und hier können Sie sicher sein, dass ich für diese Anliegen kämpfen werde.

Es kann aber auch nicht verschwiegen werden, dass die derzeit laufende Leistungsüberprüfung auch die Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes beeinflussen kann. Tarif und Angebot werden in den nächsten Jahren in den Fokus treten. Dass Tarifierhöhungen dabei nicht ins Unermessliche gehen können, sondern umsichtig angepackt werden sollten, ist Ihnen, glaube ich, hoffentlich auch klar. Sonst besteht nämlich die Gefahr, dass eine Verlagerung stattfindet. Auch die Überprüfung des Angebots scheint offenbar ein Gebot der Stunde zu sein. Ich möchte Sie einfach darauf hinweisen, dass ich, wenn es dann darum geht, einzelne Linien zu erklären, die nicht mehr oder überhaupt nicht rentabel sind, oder wenn es dann darum geht, die Ticketpreiserhöhung zu rechtfertigen, auch auf Ihre Unterstützung angewiesen bin.

Bei all diesen Massnahmen muss aber eines im Zentrum stehen: Die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich darf nicht gefährdet werden. Das kann und darf nicht unser Wille sein. Bei den pendelnden Erwerbstätigen und bei den Auszubildenden etwa hat der öffentliche Verkehr einen Marktanteil von 70 Prozent. Schliesslich hat der ZVV in den letzten Jahren auch unter Beweis gestellt, dass mit einer guten Kostensteuerung, mit regelmässigen Tarifaufschlägen und mit einer Effizienzsteigerung eine sehr stabile Finanzlage erreicht

werden konnte. Die Kostenunterdeckung ist heute um rund 20 Millionen Franken geringer als im Jahre 2010, und das obwohl das Angebot ausgebaut wurde. Das muss man sich immer wieder mal zwischendurch vorstellen, welche auch unternehmerische Leistung dahintersteht. Auch künftig steigt das Defizit des ZVV, das Kanton und Gemeinden gemeinsam decken, nur sehr moderat an. Das strategische Ziel nun, dass das Defizit nur staatsquotenneutral anwachsen darf, das kann der ZVV einhalten. Und dies sogar unter der Voraussetzung, dass der öffentliche Verkehr gemäss langfristigen Zielen des Kantons mindestens 50 Prozent des Verkehrszuwachses übernehmen muss und somit überdurchschnittlich wachsen soll. Das haben Sie hier im Kantonsrat im Richtplan verankert.

Die vorliegenden Grundsätze über die mittel- und die langfristige Entwicklung des Angebots und Tarifs im öffentlichen Personenverkehr sorgen dafür, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft seine Rolle als Rückgrat für die Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich ausfüllen kann, und zwar zuverlässig, sicher und auch kundenfreundlich. Und dies alles unter Berücksichtigung der finanziellen Lage und der Entwicklung im Kanton Zürich. Beim ZVV und seiner Leistung, die er erbringt, geht es letztlich um Volkswirtschaft. Der Erfolg unserer Volkswirtschaft im Kanton Zürich hängt zu einem grossen Teil auch vom Erfolg des Zürcher Verkehrsverbundes, seinem grossartigen Angebot ab, das in den letzten 25 Jahren entwickelt wurde. Die vorliegenden Grundsätze über die langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr sorgen dafür, dass der ZVV diese Erfolgsgeschichte auch weiterhin schreiben kann.

Es wurde hier im Rat gesagt, die Strategie hätte keinen Biss. Sie können das so sehen, ich möchte das nicht kommentieren, aber eines kann ich Ihnen sagen: Der ZVV hat Biss, und ich werde Biss haben, wenn es darum geht, auch die Qualität im öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich weiterhin aufrechtzuerhalten. In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Unterstützung der Strategie.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Bevor wir zur Detailberatung kommen, möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich gedenke, heute die Traktanden 6 und 7 abzuschliessen, da sie zusammengehören.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Öffentlicher Ort- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2018–2021

1. Ziele

lit. a–c

Keine Bemerkungen; genehmigt.

lit. d

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Gerhard Fischer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais:

d) Die Kostenunterdeckung soll sich im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Wie bereits im Eintreten erwähnt, hat der Kostendeckungsgrad und dessen Entwicklung für erheblichen Gesprächsstoff innerhalb der KEVU gesorgt. Die Diskussion hat zu folgendem Mehrheitsantrag der KEVU geführt: Die Mehrheit beantragt Ihnen eine Ergänzung, dass eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt werden soll. Dafür gibt es vor allem zwei Gründe: Einerseits die höhere Kostenwahrheit in der Mobilität, in diesem Falle insbesondere des öffentlichen Verkehrs, denn die Mobilität ist heute im Allgemeinen zu billig. Der zweite Grund ist die Entlastung der öffentlichen Hand beziehungsweise der Kassen der öffentlichen Hand. Diese Thematik wurde in diesem Rat ja doch schon häufig thematisiert.

Auf die Definition einer genauen Zielgrösse, also wie stark dieser Kostendeckungsgrad verbessert werden soll, wurde bewusst verzichtet. Denn je nachdem wie diese ausgestaltet ist, könnte dies zu ungewünschten Ergebnissen führen oder sogar kontraproduktiv sein, wenn zu stark, zu forciert ein Deckungsgrad, der nicht realistisch ist, erreicht werden müsste. Die Ausführungen dazu habe ich Ihnen ja bereits im Eintreten erläutert.

Eine Minderheit beantragt, diesen Antrag abzulehnen und beim regierungsrätlichen Antrag zu verbleiben, welcher die Kostenunterdeckung mit dem Wirtschaftswachstum beschränkt. Sie hält diese Beschränkung für ausreichend. Eine höhere Kostenwahrheit im Verkehr sei

zwar erstrebenswert, allerdings möchte man insbesondere eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung zum öffentlichen Verkehr unterstützen. Dies wird eben gerade mit dieser forcierten Erhöhung der Kostendeckung infrage gestellt und widerspricht entsprechend auch teilweise den Zielen im kantonalen Richtplan. Die Minderheit führt weiter an, dass es entsprechend falsch ist, dass die Kostenwahrheit gerade zuerst im öffentlichen Verkehr entstehen soll.

Ich möchte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit bitten, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir stützen hier mit unserem Minderheitsantrag die ursprüngliche Formulierung von Regierung und Zürcher Verkehrsverbund. Der Kostendeckungsgrad ist kein leicht beeinflussbarer Faktor, sondern eine abgeleitete Grösse. Regierung und ZVV haben uns klar aufgezeigt, dass die Preiselastizität, also die Möglichkeit, die Preise anzuheben, ohne dass die Kunden abspringen und dann den ÖV weniger oder gar nicht nutzen, kaum Spielraum nach oben hat. Bis jetzt hat der ZVV die Preise kontinuierlich angehoben und war erfolgreich damit. Dieses System darf aber nicht übertrieben werden. Wir akzeptieren diese Preissteigerungen – mehr aber nicht. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr entwickeln sich in einer modernen Dienstleistungsgesellschaft wie der unseren schneller als die übrigen Aufwendungen der Volkswirtschaft. Wenn wir hier drosseln, beschränken wir die ganze Wirtschaft, und das kann ja wohl nicht unser Ziel sein.

Wir fordern, die ursprüngliche Formulierung wieder aufzunehmen und die Kostenunterdeckung nur als abgeleitete Grösse und nicht als direkten politischen Faktor zu verwenden. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wie bei allen Minderheitsanträgen hier zur ZVV-Strategie geht es tatsächlich ein wenig um Wortklaubeereien, ja, aber die haben doch je nach Auslegung gröbere Auswirkungen natürlich immer finanzieller Natur. Besonders dreist an diesem Antrag ist doch – ich spreche jetzt weniger von der ursprünglichen Formulierung der Regierung, sondern angesichts des Auftrags zur Leistungsüberprüfung –, dass damit die Bestrebung zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades gerade ganz aus dem Text gestrichen werden sollte. Das geht natürlich nicht, und wir beantragen Ihnen, den Minderheitsantrag abzulehnen und dem Kommissionsantrag zu folgen. Danke.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Ich kann wiederholen, was ich in meinem Eintretensvotum gesagt habe, die FDP steht voll und ganz hinter dem ZVV. Trotzdem darf und soll die Frage nach dem richtigen Kostendeckungsgrad gestellt und diskutiert werden. Der Kostendeckungsgrad des ZVV betrug in der Mitte der 90er Jahre 50 Prozent. Er stieg bis 2010 auf 60 Prozent und liegt jetzt bei fast 65 Prozent. Diese Entwicklung ist erfreulich. Und lieber Felix, trotz dieser Erhöhung hat die Wirtschaftsentwicklung im Kanton Zürich nicht gelitten. Die FDP ist davon überzeugt, dass mittelfristig ein Deckungsgrad von 70 Prozent erreicht werden kann. Mit dem jetzt formulierten Ziel, es werde eine weitere Erhöhung des Kostendeckungsgrades angestrebt, ist die FDP einverstanden.

Nichtsdestotrotz möchte ich darauf hinweisen, dass es im ZVV bereits jetzt einen Bereich gibt, wo keine Subventionen nötig sind: das Nachtnetz. Haben Sie einmal die Zahlen in diesem Bereich angeschaut? Seit dem ersten Betriebsjahr 2003 haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdreifacht, von anfänglich durchschnittlich 4400 Fahrgästen pro Nacht auf über 14'800. Mittlerweile sind über 96 Prozent der Zürcher Gemeinden mit dem Nachtnetz erschlossen. Dank der grossen Nachfrage und dem Nachtzuschlag von fünf Franken konnte das Nachtnetz seit 2004 vollumfänglich kostendeckend betrieben werden. Warum soll dies nicht auch in weiteren Bereichen möglich sein, zum Beispiel in der Schifffahrt? Schauen wir einmal die Linie Zürich–Rapperswil–Schmerikon an, diese Linie hat einen Kostendeckungsgrad von 49,4 Prozent. Dieser tiefe Deckungsbeitrag hängt auch mit den tiefen Ticketpreisen zusammen. Wenn Sie eine grosse Rundfahrt machen, bezahlen Sie mit dem Halbtaxabo lediglich 16.80 Franken. Wenn Sie auf dem Vierwaldstättersee eine Tageskarte lösen, kostet Sie dies fast das Doppelte, nämlich 36 Franken. Der Kanton Zürich ist in den kommenden Jahren finanziell nicht auf Rosen gebettet. Auch aus diesem Grund sind wir für eine weitere Erhöhung des Kostendeckungsgrades und gegen eine Streichung dieser Forderung.

Wir lehnen diesen Minderheitsantrag daher ab.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Mobilität hat ihren Preis und dieser soll so weit wie möglich von den Nutzniessern der Mobilität getragen werden. Ich denke, im Grundsatz besteht darüber in weiten Kreisen Einigkeit. Die Grünliberalen haben diesem Wunsch nach einer hohen Eigenfinanzierung des ÖV, aber auch des MIV, immer wieder Ausdruck verliehen. Beim ZVV tragen wir die periodischen moderaten Erhöhungen der Billettpreise mit. Dabei ist aber wichtig, dass

die Kosten des ÖV gegenüber dem MIV nicht zu stark angehoben werden. Erst wenn wir beim MIV auch eine bessere Kostenwahrheit haben, bei der externe Kosten, wie die Ausgaben der Gemeinden für den Strassenverkehr, Beeinträchtigung der Luftqualität, Lärm und Krankheitsfolgen, vermehrt von den Mobilitätsteilnehmern getragen werden, kann über eine massiv verstärkte Eigenfinanzierung des ÖV überhaupt diskutiert werden.

Im Gegensatz dazu gibt es Parteien, die die Finanzierung des ZVV mit unsinnigen KEF-Anträgen gefährden und dann in der heutigen Debatte behaupten, sie stünden voll und ganz hinter dem ZVV. Es gibt Parteien, die überhöhte Erhöhungen der Billettpreise beim ZVV fordern und deren Vertreter gleichzeitig auf Bundesebene eine Motion einreichen, die den SBB verbieten will, die nationalen Billettpreise anzuheben. Mit der Motion Reimann (*Nationalrat Lukas Reimann*) habt ihr nun wirklich den Vogel abgeschossen, liebe SVP. Ich bin aber froh, dass wir uns in der KEVU schlussendlich auf die Formulierung einigen konnten, dass eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrades angestrebt werden soll. Dies entspricht voll und ganz unseren Zielen und unterstreicht die Tatsache, dass der ZVV hier auf gutem Weg ist. Wir lehnen also den Minderheitsantrag Hoesch ab und werden auch im Abschnitt «Tarif» den Minderheitsantrag Lucek ablehnen, aber den Minderheitsantrag Hofmann ohne weitere Voten unterstützen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Soll der ZVV eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades anstreben? Wir meinen, er darf, die Frage ist nur, wie. Der beste und wirksamste Weg, den Kostendeckungsgrad des ZVV zu erhöhen, besteht darin, die Auslastung der Transportmittel ausserhalb der Stosszeiten zu verbessern. Ziel ist also, dass die Leute auch dann vermehrt Bahn und Bus fahren, wenn sie nicht durch den Stau auf der Strasse dazu gezwungen werden. Wir müssen also versuchen, den Freizeitverkehr vermehrt auf den ÖV zu bringen. Der ZVV könnte dazu zum Beispiel einen Beitrag leisten durch noch familienfreundlicheres Rollmaterial. Einfach die Preise anzuheben bei gewohnt knappen Platzverhältnissen in den Stosszeiten, das gehört sich nicht. Und es funktioniert auch nicht. Denn wenn der Preis für einen Stehplatz erster Klasse allzu hoch wird, dann sagt ein Teil der Kunden einfach Tschüss. Auch massvolle Tariferhöhungen werden nur akzeptiert, wenn die Qualität stimmt. Nun, ein Sitzplatz für alle in den Stosszeiten, das ist illusorisch. Der Sitzplatz ist aber nicht das Einzige, was für die Kundenzufriedenheit zählt. Ebenso wichtig ist die Pünktlichkeit, Pünktlichkeit nicht nur bei der Bahn, sondern auch beim Bus.

Denn was nützt Ihnen die pünktliche S-Bahn, wenn Sie diese verpassen, weil der Bus im Stau steckengeblieben ist? Aktuell ist es deshalb das vordringlichste Anliegen, den Busverkehr aus dem Stau herauszubekommen, mit intelligenten Verkehrssteuerungen und, wo nötig, auch mit eigenen Busspuren.

Die Feinerschliessung auf dem Land ist bezüglich Kostendeckungsgrad ein heikles Thema. Kürzlich hat ja, wie wir gehört haben, die Gemeinde Niederhasli eine bessere Buserschliessung von Nassenwil und dem Industriequartier Oberhasli erstritten. Das ist zunächst einmal schlecht für den Kostendeckungsgrad des ZVV. Jetzt hoffe ich einfach, dass die Leute von Nassenwil und Oberhasli den Bus auch wirklich rege benutzen und dank ihm den Anschluss an den ÖV im ganzen Kanton besser finden. Dann zahlt sich eine solche Buslinie aus, auch wenn sie, separat gerechnet, defizitär ist.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte zum Kostendeckungsgrad verlieren: Da wird der ÖV ja manchmal mit dem Strassenverkehr verglichen, der angeblich so viel besser sei. Nun habe ich gerade letzten Donnerstag die Antwort auf eine Anfrage zu den Strassenkosten erhalten, und die enthält interessante Zahlen: Die Gemeinden im Kanton Zürich gaben im Schnitt der letzten Jahre 474 Millionen Franken für die Strassen aus, also deutlich mehr als der Kanton selbst mit 313 Millionen, 474 Millionen aus allgemeinen Steuermitteln. Das ergibt auf kommunaler Ebene einen Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs von genau null Prozent. Kantonal und kommunal zusammengerechnet, wirkt der Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs dann auch nicht mehr so toll. Wenn wir mal davon ausgehen, dass die kommunalen Strassen zu etwa einem Viertel vielleicht von Fussgängern und Velofahrern beansprucht werden, so kommen wir, über den Daumen gepeilt, auf einen Wert von knapp unter 50 Prozent. Das ist klar tiefer als der Kostendeckungsgrad des ZVV, der bei etwa 65 Prozent liegt. Und die externen Kosten haben wir ja noch nicht einmal angeschaut. Ich bin jetzt etwas abgeschweift.

Nein zum Minderheitsantrag, weil es vielleicht intelligente Wege geben könnte, den Kostendeckungsgrad des ZVV ein kleines bisschen anzuheben.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Die CVP unterstützt den Antrag der Kommission. Wie schon erwähnt, müssen Angebot und Nachfrage, Einnahmen und Ausgaben, Wunsch und Wirklichkeit so aufeinander abgestimmt werden, dass das Portemonnaie des Kantons Zürich aus-

reicht. Eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades ist daher zweifellos anzustreben.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Soeben wurde in der Eintretensdebatte rundum gerühmt, wie der ZVV seine Arbeit macht, wie ausgewogen und ausgeklügelt das System ist. Und da machen wir wirklich Wortklauberei, das hat Christian Lucek richtig gesagt. Ich meine, es ist mit Kanonen auf Spatzen geschossen, wenn wir jetzt zum Beispiel die Schifffahrt anschauen. Das wird höchstens Kosmetik sein. Ich bin der Meinung, sie machen es wirklich gut. Warum müssen wir nun dreinreden? Ich komme mir manchmal als Laie wirklich etwas komisch vor, wenn wir meinen, wir wüssten alles noch besser und könnten es noch besser machen. Die Auswirkungen sind doch höchstens die, dass entweder die Tarife so erhöht werden müssen, dass wir Passagiere und damit Finanzen verlieren. Oder wir müssen – und dem müssen wir nun wirklich auch bei diesem Antrag in die Augen schauen können – die unrentablen Linien zuerst der Busse auf dem Land streichen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich erlebe hier nun die dritte Debatte über den ZVV und stelle fest, dass es der Kostendeckungsgrad wirklich schwer gehabt hat. Er ist jetzt endlich in diesem Rat angekommen, nicht nur heute, sondern Sie können sich auch erinnern: Nach verschiedenen Anläufen ist ja dieser Indikator auch im KEF aufgenommen worden. Ich hoffe sehr, dass der Regierungsrat diesen politischen Indikator auch übernehmen wird. Es stimmt mich einfach bedenklich, dass der Originalantrag der Regierung im Zusammenhang hier mit der Strategie oder der ganzen Finanzierung das Thema «Kostendeckungsgrad» gar nicht thematisiert hat. Ich bitte wirklich die Regierung wie auch den anwesenden ZVV-Direktor, zur Kenntnis zu nehmen, dass dies hier und jetzt ein Thema ist und bleiben wird. Wir haben Handlungsbedarf nicht nur wegen der ganzen Steuergelder, die im Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur nach Bern geschickt werden müssen, basierend auf dem FABI-Entscheid, sondern wir haben finanziellen Druck hier im Kanton Zürich. Benützerinnen und Benützer sollten endlich eine klare Botschaft kriegen, nämlich dass sich die Mobilität verteuern wird, nicht nur im ÖV, sondern auch im Strassenverkehr. Es kann nicht sein, dass Fahrzeuge – es sind nicht nur elektrische Fahrzeuge, sondern auch Personalfahrzeuge – entweder gratis oder für fünf bis zehn Rappen pro Tag auf unseren Strassen herumfahren können. Mobilität hat ihren Preis. Landauf, landab wird von Wirtschafts-

experten, von Dachverbänden, von Professoren im Verkehrs- und Raumplanungsbereich gesagt und einhellig festgestellt, die Mobilität sei zu billig. Politikerinnen und Politiker übernehmen gerne diese Position in Sonntagsreden. Wir sind jetzt am Montag wieder hier im Kantonsrat und da tönt es leider immer noch etwas anders. Es geht sicher in die richtige Richtung, wir müssen dran bleiben. Von dem her wäre ein verbindlicher Prozentsatz als Ziel wirklich auch möglich gewesen, seien es 70 Prozent oder seien es 68 Prozent, irgendeine Prozentzahl, damit die Regierung oder der ZVV wirklich auch gemessen werden kann.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich weiss nicht, was mir saurer aufstösst, die Angriffe auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich, die ehrlich gemeint sind, oder das leider viel häufigere Geschwurbel, mit dem man die Widersprüche in der eigenen Argumentation heute noch – heute noch! – seitens der FDP und der CVP zu überkleistern versucht. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen von diesen Kostendeckungsgrad-Parteien, wir werden uns nicht bei Philippi (*Schlacht im römischen Bürgerkrieg*) wiedersehen in diesem Ratssaal. Wir werden uns in Ebertswil wiedersehen, wir werden uns an der Schiffstation Maur, Herr Gantner, wiedersehen, wo Ihre Gemeinde mit 19 Prozent Kostendeckungsgrad eine Ausflugslinie vom Kanton Zürich erhalten hat. Wir werden uns in all diesen Gebieten wiedersehen – jetzt ist Herr Farner (*Martin Farner*) wieder da –, wir werden uns in der S-Bahn nach Stammheim wiedersehen, wo Sie mehr Züge verlangt haben mit einer Motion. Oder wir werden uns an den Thurauen wiedersehen, wo Sie eine bessere ÖV-Erschliessung verlangt haben mit einer Anfrage. Da ist dann der Wahrheitsbeweis auf der Tagesordnung, und da können wir uns nicht, wie Frau Bürgin, mit Geschwurbel irgendwie retten. Das ist heute noch sehr einfach möglich. Übrigens noch, Frau Bürgin: Zum guten Glück hat die CVP immer mitgemacht bei allen Ausbauprojekten des öffentlichen Verkehrs, von der Glattalbahn über die Limmattalbahn, Tram Hardbrücke und so weiter. Die SVP war da ehrlicher und hat das alles bekämpft. Sie haben diesen Ausbau zum guten Glück unterstützt. Aber jetzt sagen Sie «In den nächsten Jahren wird die Kostenunterdeckung steigen». Ja, das ist ja kein Wunder, dass, wenn ich in der Beiz ein zweites Dessert bestelle, irgendwann der Kellner vorbeikommt und sagt «Das kostet zehn Franken». Sie haben bestellt, wir werden miteinander essen und wir werden miteinander bezahlen müssen. Dieses Bezahlen ist eben nicht einfach eine Konsumaufgabe. Der Kanton Zürich braucht den ÖV, und zwar nicht einfach die Bevölkerung, weil sie gerne Schiff fährt, wie ihr das Herr

Hofmann leider mit höheren Preisen vergällen möchte, sondern weil Sie es brauchen und sonst nicht an die Arbeit kommen. Die Wirtschaft braucht den öffentlichen Verkehr. Und dieses Geld ist gut ausgegeben. Es kommt doppelt und dreifach wieder zurück durch die gute Erschliessung des Wirtschaftsstandortes Zürich. Da haben wir einen Vorsprung gegenüber allen anderen Regionen, diesen Vorsprung müssen wir verteidigen, dieser Vorsprung muss uns auch etwas wert sein. Auf diesen Tatbeweis freuen wir uns, denn die Bevölkerung wird uns dabei unterstützen. Der Kostendeckungsgrad wird uns nicht unterstützen. Er führt zu einer Rangliste, wie sie die Regierung uns vorgelegt hat. Und er führt zu Diskussionen, die ohnehin in jedem marktverantwortlichen Unternehmen geführt werden müssen, nämlich: Wo ist ein Angebot erfolglos, wo muss man es zurückfahren, wo besteht noch ein Potenzial? Wenn Sie den Kostendeckungsgrad an die erste Stelle setzen, dann weiss ich, was passieren wird: Es werden sinnlose Randstundenkonzepte entwickelt. Es werden Ausdünnungskonzepte entwickelt. Denn nur mit dem Streichen einer Verbindung nach Schmerikon auf dem Zürichsee, die den Kanton in der Grössenordnung 3 Millionen im Jahr kostet, nur mit dem Streichen oder indem Sie mit Tarifierhöhungen ein bisschen am Kostendeckungsgrad schraubeln, das hat Herr Fischer richtig gesagt, werden Sie gar nichts erreichen. Ich bitte hier um etwas mehr Ehrlichkeit.

Wenn wir schon alle von einer Erfolgsgeschichte reden, schreiben wir diese doch gemeinsam noch etwas weiter im Interesse der Bevölkerung.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Dass man in diese weichgespülte Formulierung, die wir da mehrheitsfähig hatten, irgendwelche Katastrophen hineininterpretieren will, finde ich schon etwas gesucht. Tatsache ist: Über die Tarife geht's nicht. Herr Gaillard (*Yves Gaillard, Leiter Finanzen*) vom ZVV sitzt auf der Tribüne. Wer's nicht glaubt, kann sich da kurz einen Crashkurs in Preiselastizität reinziehen, er macht das in zehn Minuten, dann hat man's begriffen. Aber wenn wir schon wirklich über Kostendeckungsgrade sprechen, dann noch einmal deutsch und deutlich: Der ZVV hat nicht die gleichen Spiesse wie der motorisierte Individualverkehr. Dort haben wir einen Kostendeckungsgrad von schlappen 50 Prozent. Und die Musterknaben vom ZVV schaffen es auf über 65 Prozent. Also der Handlungsbedarf liegt an einem anderen Ort.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich erlaube mir einige Hinweise zum neuen Satz «Gleichzeitig wird eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads angestrebt», den die Mehrheit der KEVU erungen hat. Ja, diesen Zusatz, den kann man akzeptieren. Erstens ist es eine Ergänzung zur bestehenden Zielsetzung, also die Entwicklung der Kostenunterdeckung im Rahmen des Wirtschaftswachstums. Und zweitens ist eine hohe Wirtschaftlichkeit sowieso der Grundauftrag des Zürcher Verkehrsverbundes. Mit der aktuellen KEF- und Finanzplanung kann der Kostenunterdeckungsgrad 2015 bis 2020 ungefähr stabilisiert werden. Ganz konkret: 2015 haben Sie 64,3 Prozent und 2019 werden Sie auch 64,3 Prozent haben. Nach 2019 wird er sich voraussichtlich sogar etwas verbessern. Mit den erwarteten Massnahmen aus der Leistungsüberprüfung dürfte sich der Kostenunterdeckungsgrad bereits in den Jahren 2017 bis 2019 verbessern.

Ja, wenn man sagt, er sei im Rat hier angekommen, der Kostenunterdeckungsgrad, Sie können das so formulieren, beim ZVV ist der Kostenunterdeckungsgrad aber schon lange angekommen. Anders wäre dieser hohe Anteil mit über 64 Prozent gar nicht möglich gewesen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

lit. e

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a) S-Bahn

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Robert Brunner, Rosmarie Joss, Ruedi Lais (zusätzlicher Absatz):

Abgestimmt (...) werden kann.

Alle Bahnhöfe auf Zürcher Stadtgebiet liegen in der Regel im Angebotsbereich 3 (§ 13 Angebotsverordnung).

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Der gleiche Minderheitsantrag wurde bereits zur ZVV-Strategie vor zwei Jahren gestellt. Die Minderheit beantragt Ihnen, dass alle Bahnhöfe auf Zürcher Stadtgebiet in den Angebotsbereich 3 der Angebotsverordnung einzuteilen sind. Dies bedeutet, dass für all diese Bahnhöfe mindestens ein Viertelstundentakt gilt. Heute haben die Bahnhöfe Wipkingen, Seebach und Zürich-Affoltern bezüglich S-Bahn keinen Viertelstundentakt. Diese Thematik wurde insbesondere im Zusammenhang mit dem Bahnhof Wipkingen fest diskutiert, da dieser ursprünglich einen Viertelstundentakt hatte und heute nicht mehr. Die Minderheit möchte mit diesem Antrag forcieren, dass eben die Wipkinger bald wieder einen Viertelstundentakt erhalten, auch mit der S-Bahn.

Die KEVU-Mehrheit beantragt Ihnen allerdings, den Minderheitsantrag abzulehnen. Mit den heute verfügbaren Kapazitäten kann das Anliegen gemäss ZVV nicht erfüllt werden. Der ZVV ist allerdings ebenfalls der Meinung, dass es für Stadtbahnhöfe und Bahnhöfe des inneren Agglomerationsgürtels eine viertelstündliche Erschliessung braucht. Deshalb hat der ZVV für Wipkingen dieses Anliegen auch beim Bund im Rahmen des Ausbauschlusses 2030 deponiert.

Für die Mehrheit der KEVU ist diese Ergänzung nicht notwendig, insbesondere da die Realisierungschance während des Zeitraums der aktuellen ZVV-Strategie wenig realistisch ist. Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, den Minderheitsantrag Hoesch abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Diese Forderung, unsere «Lex Wipkingen», stellen wir alle zwei Jahre. Die S-Bahn ist auch innerstädtisch ein wichtiger Verkehrsträger, ganz sicher im Verkehr zum Hauptbahnhof, aber auch für Fahrten innerhalb der Stadt. Dieses Bewusstsein wächst in der Stadt und soll noch weiter verbessert werden. Dazu braucht es aber ein konkurrenzfähiges Angebot zum Tram, nicht nur was die Geschwindigkeit angeht, sondern eben auch den Takt. Gerade in Wipkingen ist der Abbau des Bahnangebotes sehr einschränkend, da die überfüllten Busse nur noch eine schlechte Alternative sind. Wir hören Anzeichen, dass ein Viertelstundentakt auch in Wipkingen möglich ist. Also nutzen wir die Sechsjahresfrist dieser Strategie und machen es möglich! Vielen Dank.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Bei diesem Minderheitsantrag handelt es sich eigentlich um eine «Lex Bahnhof Wipkingen». Dieser Antrag ärgert mich, er ärgert mich wirklich. Vor mehr als 15 Jahren wollte man das Viadukt vom Hauptbahnhof nach Wipkingen ausbauen und das Quartier besser erschliessen. Das Quartier hat sich damals

massiv gegen den Ausbau des Viaduktes und den damit verbundenen Lärm gewehrt. Man fand eine andere Lösung und hat die Durchmesserlinie erstellt. Nun beschwert man sich über den fehlenden 15-Minuten-Takt. Dies finde ich absolut daneben, insbesondere weil Wipkingen übrigens gut mit dem ÖV erschlossen ist. Ich habe während einiger Zeit an der Kyburgstrasse gewohnt, direkt in Wipkingen. Sie haben den 46er und den 33er und wenn Sie ein paar Schritte gehen, dann kommen Sie zum Wipkingerplatz und haben auch noch Tram Nummer 13. Es besteht absolut keine Notwendigkeit, hier etwas zu verändern. Die FDP wird diesen Minderheitsantrag ablehnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die Kommissionspräsidentin hat die Vorgeschichte umfänglich dargelegt. Herr Hoesch hat sich mit der «Lex Wipkingen» geoutet. Herr Hofmann hat mit klaren Worten erzählt, um was es geht. Ich muss das nicht nochmals wiederholen. Die SVP lehnt diesen unnötigen Minderheitsantrag ab, folgen Sie uns. Ich bitte die Nachrednerinnen und Nachredner mit Blick auf die Zeit vielleicht auch redundante Informationen aus ihren Voten zu kappen, damit wir noch fertig werden heute.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Vielen Dank, Herr Lucek.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Dieser Antrag ist ein Recycling-Antrag aus der letzten Debatte zur ZVV-Strategie. Obwohl wir grundsätzlich dem Recycling positiv gegenüberstehen, gilt das nicht für chancenlose Anträge. Der allgemein formulierte Antrag zielt vor allem auf den Bahnhof Wipkingen, wie wir schon gehört haben. Wir haben auch schon vom ZVV mehrfach gehört, dass mit dem bestehenden Schienennetz und im Zeitraum der aktuellen ZVV-Strategie der Anschluss Wipkingen nicht anders gelöst werden kann. Das Hauptziel kann also mit diesem Antrag aus technischen Gründen nicht erreicht werden. Bei anderen Bahnhöfen auf dem Zürcher Stadtgebiet ist die Nachfrage für einen Viertelstundentakt teilweise nicht ausreichend. Wir lehnen diesen Antrag deshalb ab.

Laura Huonker (AL, Zürich): Auslöser dieses Minderheitsantrags ist der massive Abbau beim Stadtzürcher Bahnhof Wipkingen. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie 2014 hat Wipkingen zwei Drittel seiner Verbindungen verloren. Wipkingen gehört damit zu jenen Orten in der Schweiz mit der grössten Angebotsverschlechterung im öffentlichen Verkehr. Dieser traurige Schweizer Rekord ist kein Qualitätszeichen für den ZVV. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich gibt es mehrere

Stadtbahnhöfe, die besser bedient werden und damit auch den Hauptbahnhof von den Pendlerströmen entlasten könnte. Die Alternative Liste unterstützt daher diesen Minderheitsantrag von Felix Hoesch.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Olivier Hofmann von der FDP hat mich jetzt doch ein bisschen provoziert. Den Widerstand damals gegen diese zweite Doppelspur vom Hauptbahnhof nach Oerlikon über Wipkingen gab es nicht wegen der besseren Anbindung ans S-Bahnnetz, sondern weil man damals vor allem von mehr Schnellzügen, die das Quartier durchfahren, gesprochen hat. Das war mit enormen Lärmimmissionen verbunden, deshalb gab es diesen Widerstand. Er würde im Übrigen vor allem auch von den Anwohnern im Kreis 5 angeführt, Wipkingen hat sich dem angeschlossen. Ich glaube, das Bedürfnis im Quartier für eine bessere Versorgung ist unbestritten, da müssen Sie nur die verschiedenen Petitionen und Umfragen anschauen, die in den letzten Jahren zu diesem Thema gemacht wurden. Der Antrag, wie er von unserem Kommissionsvertreter gestellt wurde, ist ja sehr offen als Zielsetzung formuliert. Ich glaube, das ist durchaus auch unsere Absicht. Unsere Haltung ist einfach die, dass wir nicht bis ins Jahr 2030 warten wollen mit einer besseren Versorgung, sondern dass wir alles daran setzen, dass das früher möglich ist. Deshalb bitte ich Sie, diesen Antrag zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

b) Tram- und Stadtbahnen

Ratspräsidentin Theresia Weber: Litera b, Tram- und Stadtbahnen, behandeln wir absatzweise. Zu Absatz 1 liegen neben dem Kommissionsmehrheitsantrag noch zwei weitere Anträge vor, und zwar von Christian Lucek und Felix Hoesch. Da es sich um verschiedene Konzepte handelt, stellen wir zuerst den Kommissionsmehrheitsantrag dem Minderheitsantrag Lucek und anschliessend den obsiegenden Antrag dem Minderheitsantrag Hoesch gegenüber.

Minderheitsantrag Christian Lucek, Konrad Langhart, Tumasch Mischol, Michael Welz, Orlando Wyss:

Die (...) geschaffen. Beim Tram Affoltern werden diese erst nach Vorliegen der Machbarkeitsabklärung der Stadt Zürich und einem politischen Grundsatzentscheid gestartet.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Gerhard Fischer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais (zusätzlicher Absatz 1):

Die (...) geschaffen.

Für das Tram Zürich Affoltern sowie die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie sind die Kredite für die Ausführungsprojekte bewilligt.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Die Thematik dieses Abschnittes und der folgenden Minderheitsanträge geht um die Weiterentwicklung der Tram- und Stadtbahnen. Der eine Minderheitsantrag möchte für die Weiterentwicklung eine zusätzliche Hürde einbauen, während der andere Minderheitsantrag diese Weiterentwicklung weiter beschleunigen möchte.

Der regierungsrätliche Antrag, welcher dem Hauptantrag der Kommission entspricht, fordert, dass für das Tram Affoltern sowie für die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie die Entscheidungsgrundlagen für den Start der Projektierungsarbeiten geschaffen werden bis zum Ende der Frist der ZVV-Strategie.

Der Minderheitsantrag Lucek fordert beim Tram Affoltern – nur beim Tram Affoltern, also nicht bei der Verlängerung der Glattalbahn –, dass die Erarbeitung der Grundlagen erst gemacht wird, nachdem die Machbarkeitsstudie der Stadt Zürich vorliegt und ein politischer Grundsatzentscheid gefällt wurde.

Der Minderheitsantrag Hoesch möchte den ganzen Prozess beschleunigen. Es soll nicht nur die Entscheidungsgrundlagen für den Start der Projektierungsarbeiten vorliegen, sondern es sollen bereits die Kredite für die Ausführungsprojekte bewilligt sein.

Die Mehrheit der KEVU ist der Ansicht, dass weder beschleunigt noch gebremst werden soll. Eine zusätzliche Hürde, wie vom Minderheitsantrag Lucek gewünscht, ist nicht notwendig, da das Projekt sowieso nur bei gegebener Machbarkeit weiterverfolgt wird und mit dem Regierungsrat bereits eine politische Entscheidung im Ablauf vorgesehen ist.

Eine weitere Beschleunigung, wie vom Minderheitsantrag Hoesch gefordert, ist nicht sachgemäss, da die notwendigen Planungsgrundlagen

noch nicht genügend vorhanden sind und zuerst, insbesondere beim Tram Affoltern, die Machbarkeit abgeklärt werden muss.

Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, die beiden Minderheitsanträge abzulehnen und dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich danke der Kommissionspräsidentin für das korrekte Aussprechen meines Namens.

Ich erlaube mir, zu allen Minderheitsanträgen zu sprechen, denn – sie hat das auch korrekt erwähnt – es geht zwar inhaltlich teilweise um unterschiedliche Projekte, aber im Grundsatz geht es ja darum, dass die einen eine Verzögerung wollen und die anderen eine Beschleunigung. Deshalb, denke ich, ist es zweckmässig, wenn wir das zusammenfassen können.

Hier jetzt bei diesem Abschnitt verstecken sich doch einige gewaltige Kostentreiber, welche einer besonders kritischen Überprüfung unterzogen werden müssen. Zum Tram Affoltern: Ich anerkenne, dass der politische Entscheid so oder so beim Regierungsrat ist, aber wir wissen ja, dass zurzeit eine Machbarkeitsüberprüfung oder -studie in Arbeit ist bei der Stadt Zürich. Wir verstehen einfach nicht, weshalb wir die Planungsmittel bereits einstellen, das möchten wir vermeiden. Das gilt natürlich auch für die anderen Projekte, dass zuerst solide Machbarkeitsstudien vorliegen müssen und dann ein politischer Entscheid gefällt wird. Erst dann werden die Projektierungskosten eingestellt. Herr Brunner muss dann in zwei Jahren seine Rede vielleicht umschreiben, also ich werde das Wort «Marschhalt» jetzt nur einmal in den Mund nehmen. Wir sehen es nicht als Marschhalt, es ist wirklich eine Hürde, kann man sagen, damit der Blick für das finanziell Machbare getätigt wird.

Die Minderheitsanträge der SP und teilweise der EVP, welche im Gegenteil ein Vorpreschen bei diesem wie auch weiteren Projekten, wie Tram 1 oder Rosengartentram, fordern, lehnen wir entschieden ab und bitten Sie, das Gleiche zu tun. Also Ja zum Minderheitsantrag SVP/EDU und zweimal Nein zu den Anträgen der SP. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vor drei Wochen haben wir in der KEF-Debatte beschlossen, bei diesem Projekt, also dem Tram Affoltern, keinen politischen Stopp zu provozieren. Lassen Sie mich als Quartiervertreter sagen: Die Bevölkerung will das Tram und sie will eine bessere ÖV-Anbindung an die Innenstadt. Bitte seien Sie konsequent und lehnen Sie den Marschhalt auch heute ab.

Mit unserem Antrag hingegen gehen wir einen grossen Schritt weiter. Wir wollen diese Ausbauten, die der ZVV ja sowieso schon in seiner Strategie hat, und fordern, dass in den sechs Jahren der Strategieperiode Nägel mit Köpfen gemacht werden und hier dem Kantonsrat und dem Volk ein fertiges Projekt präsentiert wird. Ohne ehrgeizige Ziele können wir diese Projekte noch lange in die Länge ziehen und dann haben wir hier in diesem Saal nichts mehr davon. Wir bitten den ZVV, hier aktiv zu planen, und ich freue mich jetzt schon auf die Diskussionen zu den erarbeiteten Projekten. Vielen Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Bei den folgenden drei Anträgen geht es um Versuche, Tramprojekte abzuschliessen, zu verzögern oder im Gegenteil zu beschleunigen. Insbesondere das Tram Affoltern war beim Budget und KEF schon ein umstrittener Diskussionspunkt. In diesem Sinne haben wir auch hier einen Recycling-Antrag. Ich komme deshalb dem Wunsch des Antragstellers Christian Lucek gerne nach und verzichte auf ein Recycling-Votum. Ich gebe dafür bekannt, dass die Grünliberalen alle drei Anträge zu diesem Abschnitt ablehnen werden. Wir unterstützen das Anliegen des ZVV, eine seriöse, sorgfältige Planung des Angebotsausbaus zu machen und die dafür notwendige Zeit einzusetzen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grünen werden weder die Anträge der SVP noch diejenigen der SP unterstützen. Weder wollen wir uns neben die SVP aufs Marschhalt-Bänkli setzen noch wollen wir unrealistische Zeitvorgaben. Gerade die Anbindung der Limmattalbahn in Altstetten hat gezeigt, dass man sorgfältig und mit Einbezug der Betroffenen planen muss. Das braucht seine Zeit. Beim Tram 1 sind Sie wohl im richtigen Saal, aber am falschen Wochentag (*gemeint ist der Städtzürcher Gemeinderat, der am Mittwoch im Rathaus tagt*).

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die SVP sagt sich wohl «steter Tropfen höhlt den Stein», ich habe meinem Ärger schon in der KEF-Debatte Ausdruck gegeben. Nun kommt er das dritte Mal – aller guten Dinge sind drei –, darum habe ich in weiser Voraussicht entschieden, auf der Gegenseite dabei zu sein, nämlich einmal zu zeigen, dass es eben die andere Seite auch ernst nimmt, auch wenn mein Mitmachen etwas weniger ernst gemeint sein muss. Ich bin für den Antrag der SP.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Heute behandeln wir die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Für uns ist es selbstverständlich, dass Planungsarbeiten nicht einfach nur deshalb durchgeführt werden, weil sie geplant wurden, sondern nur dann, wenn es Sinn macht. Lediglich beim Tram Affoltern zu fordern, dass eine Machbarkeitsabklärung und ein politischer Grundsatzentscheid vorliegen müssen, um mit der Planung zu starten, erachten wir als falsch. Wir werden den Minderheitsantrag Lucek daher ablehnen.

Da die Planungsgrundlagen für das Tram Affoltern sowie die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie noch nicht ausreichend sind, erachten wir es als unrealistisch, dass die Ausführungsprojekte bis 2021 bewilligt werden können. Wir lehnen daher auch den Minderheitsantrag Hoesch ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 101: 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 105: 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Ein weiterer Minderheitsantrag von Felix Hoesch liegt vor.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais (zusätzlicher Absatz 2):

Die (...) geschaffen.

Für das Tram 1 (Sihlpost bis Bäckeranlage sowie Hardplatz bis Bahnhof Altstetten) sowie das Rosengarten tram sind auch Projektierungsarbeiten einzuplanen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Wir befinden uns hier immer noch bei den Tram- und Stadtbahnen. In diesem Minderheitsantrag geht es darum, dass zusätzliche, bis jetzt nicht erwähnte, neue Trams Eingang in die ZVV-Strategie finden. Der Minder-

heitsantrag Hoesch fordert, dass bis 2021 entsprechend ebenfalls für das Tram 1 – das wäre von Sihlpost bis Bäckeranlage sowie Hardplatz bis Bahnhof Altstetten – und das Rosengartentram Projektierungsarbeiten eingeplant werden. Gemäss ZVV ist die in der Strategie aufgeführte Liste nicht abschliessend, allerdings sind die beiden Vorhaben, im Gegensatz Tram Affoltern und Glattalbahn plus, nicht prioritär. Da bei diesen Vorhaben noch keine Machbarkeitsstudien vorhanden sind und entsprechend die Projektierungsarbeiten noch in sehr weiter Ferne liegen, lehnt die KEVU-Mehrheit den Antrag ab.

Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit den Minderheitsantrag Hoesch abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Die Tramlinien in Affoltern und Kloten will der ZVV von sich aus vorantreiben, das ist erfreulich. Aber auch die VBZ denken schon weiter. Die VBZ haben diese Linien, das Rosengartentram und auch die Tramlinie 1, in ihrem Projekt, in ihrer Mittelfristplanung drin. Wir wünschen, dass der Kanton dies auch in seinen Planungshorizont aufnimmt und nicht gänzlich ignoriert.

Diese alten Projekte – das Tram 1 fuhr bereits bis 1945 –, diese alten Projekte müssten auch wieder aufgenommen werden, der Bedarf dort ist höchstwahrscheinlich vorhanden. Darum braucht es ja Projekte, um den Bedarf dann auch nachzuweisen. Ich hoffe, dass diese Projekte kommen, damit nicht erst unsere Enkel, sondern vielleicht auch bereits meine Nichten mit diesen Trams fahren können. Herzlichen Dank.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Manchmal bin ich schon erstaunt, was für Forderungen von der anderen Ratsseite gestellt werden, heute ist wieder so ein Tag. Eben hat Felix Hoesch noch ehrgeizige Ziele gefordert, nun stellt er unrealistische Forderungen. Mit dem Linienkonzept 2030 der VBZ wurden das Tram Nummer 1 und das Rosengartentram weit nach hinten geschoben. Es wird im Linienkonzept mit dem Zeithorizont 2020 bis 2030 gefordert. Warum die SP nun vom ZVV fordert, dass die Projektierungsarbeiten bis 2021 einzuplanen sind, ist mir schlicht schleierhaft. Die FDP wird diesen Minderheitsantrag klar ablehnen.

Laura Huonker (AL, Zürich): Die AL wird den Minderheitsantrag von Felix Hoesch unterstützen. Bis 2020 ist die Europaallee fertig gebaut. Da hinten werden riesige Komplexe mit neuen Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, diverse Kinos erstellt. Von daher

ist es sehr interessant, dass die Trams, die Nummer 1, da hinten durchführt. Es ist weitsichtig, hier vorauszudenken.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

c) Bus

Ratspräsidentin Theresia Weber: Hier liegen neben dem Kommissionsantrag noch zwei Anträge vor, nämlich die Minderheitsanträge von Ruedi Lais und von Barbara Schaffner. Wir stellen diese drei Anträge im Cupsystem einander gegenüber.

Minderheitsantrag Ruedi Lais, Robert Brunner, Felix Hoesch, Rosmarie Joss:

Die ... (...dichter Takt).

Das Anliegen der behinderungsfreien Fahrt ist mit Nachdruck zu verfolgen, wo nicht ein öffentliches Interesse an verkehrsberuhigenden Massnahmen (Tempo 30, Begegnungszonen) überwiegt.

Im Zuge (...) harmonisiert.

Minderheitsantrag Barbara Schaffner, Gerhard Fischer:

Die ... (...dichter Takt).

Das Anliegen der behinderungsfreien Fahrt ist mit Nachdruck zu verfolgen.

Im Zuge (...) harmonisiert.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Nun sind wir bei der Thematik «Bus» angekommen. Bei dieser Thematik sieht man schnell, dass es einen gewissen Nutzungskonflikt im Strassenraum gibt. Der Strassenraum, der von den Bussen genutzt wird, wird ebenfalls vom motorisierten Individualverkehr genutzt, und beide können sich unter Umständen gegenseitig behindern. Oder es besteht im gleichen Raum ein Interesse an einer verkehrsberuhigenden Massnahme, insbesondere Tempo-Reduktion. Während die Busse aber zügig und möglichst schnell vorwärtskommen wollen, also ohne Tempo-

Reduktion, und zuverlässig sein wollen, damit ihr Fahrplan auch eingehalten wird, gibt es hier zuwiderlaufende Interessen. Der KEVU-Mehrheitsantrag und die Minderheitsanträge können in diesem Zusammenhang gesehen werden, in dieser Interessenabwägung zwischen Bussen, Individualverkehr und der Verkehrsberuhigung. Welches Interesse am meisten wiegt, wird wahrscheinlich darüber entscheiden, welchen Antrag man bevorzugt.

Zum Antrag der KEVU-Mehrheit: Die KEVU-Mehrheit beantragt, dass neben den Bussen auch die Interessen des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt werden. Das heisst, die KEVU-Mehrheit möchte, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse zwar mit Nachdruck verfolgt wird, aber möglichst ohne dass die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird. Es ist der Kommissionsmehrheit ein Anliegen, dass das Vorwärtskommen der Busse nicht das Vorwärtskommen des motorisierten Individualverkehrs behindert.

Der Minderheitsantrag Lais sieht keine Berücksichtigung der MIV-Kapazität vor, sondern möchte, dass auf das öffentliche Interesse an verkehrsberuhigenden Massnahmen Rücksicht genommen wird. Das Bestehen einer Buslinie soll nämlich nicht verunmöglichen, dass auf deren Strecke eine Tempo-30- oder Begegnungszone eingeführt werden kann.

Dann zum Minderheitsantrag Schaffner, welcher dem ursprünglichen regierungsrätlichen Antrag entspricht: Dieser möchte, dass die behinderungsfreie Fahrt der Busse gegenüber den in den anderen Anträgen genannten Anliegen, also MIV oder Verkehrsberuhigung priorisiert wird. Das heisst, man möchte primär einen reibungslosen Busverkehr und diesen in den Vordergrund stellen.

Im Namen der KEVU Mehrheit beantrage ich Ihnen, dem Kommissionsantrag zu folgen

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Hier wird durch die KEVU-Mehrheit ein sachfremder Zweck in die Strategie des ZVV eingefügt. Der öffentliche Verkehr soll zur Speerspitze des Kampfes für freie Fahrt für den Autoverkehr umfunktioniert werden, indem man sagt: Wenn es einen Konflikt gibt zwischen den Anliegen des ÖV und des MIV, soll der MIV Priorität haben. Es ist selbstverständlich, dass wir einem solchen Nebensatz, wie ihn die KEVU eingefügt hat, nicht zustimmen können. Nun gibt es aber tatsächlich Konflikte zwischen dem ÖV und der Stadt- oder der Dorfentwicklung. Hier finden wir, dass die Gemeindeautonomie ihren Platz hat. Wenn es darum geht, vor einem Schulhaus eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone einzurichten, dann

soll das vor Ort entschieden werden, dann soll der ZVV nicht gezwungen werden, über die marktverantwortlichen Unternehmen a priori Widerstand gegen jede solche Verkehrsberuhigung anzukündigen. Es geht ja nicht um die starken Regionalbusse, sondern es geht um die Ortsbusse. Und die Gemeinden haben ein Interesse an guten, stabilen Fahrplänen. Sie haben aber auch ein Interesse an Begegnungszonen, an Tempo 30. Wenn Sie auf der anderen Seite (*gemeint ist die rechte Ratsseite*) davon ausgehen, dass nur die böse links regierte Stadt Zürich solche Zonen einrichten will, dann fragen Sie doch einmal Ihre eigenen Gemeindeexekutiven. In sehr zahlreichen Gemeinden, in den 167 bürgerlich regierten Gemeinden, gibt es solche Zonen, und da wird der ÖV sehr stark eingeschränkt, wenn auf jeden Fall verboten werden muss, dass ein Ortsbus durch eine solche Zone fahren darf. Wir sind der Meinung, die öffentlichen Interessen werden am besten auf Gemeindeebene festgelegt, natürlich unter Mitwirkung der öffentlichen Verkehrsunternehmen und aller anderer Interessierten. Wenn Sie dann den Kampf um die Gemeindeautonomie und die freie Fahrt für motorisierte Bürger wirklich führen wollen, haben wir genügend Gelegenheit dazu mit den sieben parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz, die derzeit in der KEVU in Arbeit sind. Stimmen Sie deshalb unserem Minderheitsantrag zu.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Wir hören immer wieder, dass verspätete Busse ein grosses Ärgernis seien, weil dadurch Anschlüsse verpasst werden. Das führt teilweise dazu, dass Pendler von einigen notorisch verspäteten Buslinien wieder aufs Auto umsteigen, das heisst mehr Verkehr auf die überlasteten Strassen bringen, wodurch die Busse noch mehr Probleme haben, den Fahrplan einzuhalten. Um diesen Teufelskreis zu durchbrechen, muss es ein prioritäres Anliegen des ZVV und aller Verkehrsteilnehmer sein, dass Busse möglichst behinderungsfrei fahren können, und zwar ohne Wenn und Aber. Aber was machen wir hier im Kantonsrat? Anstatt den ZVV in seinen Interessen zu stärken, wollen wir ihm in die Strategie schreiben, auf wen er alles Rücksicht nehmen soll. Ja, natürlich, die Busse sollen behinderungsfrei fahren, aber ja nicht auf Kosten des MIV. Und natürlich, die Busse sollen behinderungsfrei fahren, aber nicht auf Kosten der Fussgänger.

Wir wissen alle, dass der Strassenraum begrenzt ist und es Verteilungskämpfe gibt. Lassen Sie den ZVV seine eigenen Interessen vertreten und überlassen Sie es anderen Interessenvertretern, ihre Interessen zu vertreten. Unterstützen Sie meinen Minderheitsantrag und damit den ursprünglichen Antrag der Regierung und des ZVV.

Ratspräsidentin Theresia Weber: Wir kommen zur Abstimmung nach dem Cupsystem. Die Tür ist zu schliessen und ich bitte Sie, die Präsenztaste «P/W» zu drücken.

Abstimmung

| | |
|---|-------------|
| Anwesende Ratsmitglieder | 153 Stimmen |
| Absolutes Mehr | 77 Stimmen |
| Kommissionsantrag..... | 78 Stimmen |
| Minderheitsantrag Ruedi Lais | 49 Stimmen |
| Minderheitsantrag Barbara Schaffner | 25 Stimmen |

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag der Kommission mit 78 Stimmen zu. Damit ist das absolute Mehr erreicht. Die Tür kann geöffnet werden.

d) Nachtnetz

Qualitätssteuerung

Fahrgastinformation

Vertrieb

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Minderheitsantrag Robert Brunner, Gerhard Fischer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais:

Die (...) Verkehrs. Die Planung und der Bewilligungsprozess von prioritären Massnahmen an Bahnhöfen und Haltestellen sollen bis 2020 abgeschlossen werden.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz müssen die Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs bis 2024 behindertengerecht sein. Im Gesetz wird aber auch explizit festgehalten, dass bei der Ausgestaltung das Verhältnismässigkeitsprinzip gelte. Das Verhältnismässigkeitsprinzip ist allerdings weder im Gesetz noch in der dazugehörigen Verordnung präzise definiert und muss entsprechend im Einzelfall

geprüft werden. Heute sind im ZVV 75 Prozent der Transportketten hindernisfrei, das heisst, auch eine gehbehinderte Person kann eine Transportkette ohne spezielle Voranmeldung benutzen.

Ziel ist es, bis 2024 94 Prozent der Transportketten hindernisfrei zu gestalten. Für die restlichen 6 Prozent braucht es Ersatzlösungen. Bezüglich Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes schlägt die Regierung vor, dass die prioritären Massnahmen an Bahnhöfen und Haltestellen bis 2020 abgeschlossen werden.

Der Mehrheit der KEVU ist es ein Anliegen, dass bei diesen Massnahmen die Verhältnismässigkeit betrachtet wird. Es ist klar, dass stark frequentierte Haltestellen behindertentauglich sein müssen. Es soll aber nicht sein, dass wenig benutzte Haltestellen auf dem Lande zum Teil extrem aufwendig saniert werden. Deshalb soll die Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit explizit in der Strategie festgehalten werden.

Eine Minderheit möchte am regierungsrätlichen Vorschlag festhalten. Sie ist der Meinung, dass mit der Beschränkung auf die prioritären Massnahmen bereits genügend restriktive in der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes vorgegangen wird. Und bis anhin hat der ZVV auch gezeigt und bewiesen, dass er nicht unnötige Massnahmen umsetzt.

Ich bitte Sie im Namen der KEVU-Mehrheit, den Kommissionsantrag anzunehmen und den Minderheitsantrag Brunner abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Am 22. Oktober 2007 haben wir den Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen einstimmig bewilligt. Noch nicht einmal Lorenz Habicher (*Altkantonsrat*) hat in dieser Suppe ein Haar gefunden. Und die Kritik von Christian Lucek bezieht sich auch nicht auf diese Haltestellen der VBZ, SZU (*Sihltal Zürich Üetlibergbahn*), SOB (*Südostbahn*) oder Forchbahn, sondern auf Bushaltestellen ausserhalb des Siedlungsgebietes. Hier gebe ich Christian Lucek sogar recht, dass man da die Verhältnismässigkeit beachten soll. Nur hat das mit dem heutigen Geschäft rein gar nichts zu tun. Was wir in den Grundsätzen dazu finden, ist die Umsetzung der Vorlage 4379 – nicht mehr, aber auch nicht weniger. In diesem Jahr werden drei Haltestellen umgebaut, im kommenden Jahr folgen dann noch vier Tramhaltestellen und 2020 wird der Rahmenkredit mit der Tramhaltestelle Hottingerplatz abgeschlossen. Wenn ich diesen Minderheitsantrag vertrete, ist das nicht darum, weil der Mehrheitsantrag eine negative Auswirkung hätte, er hätte

überhaupt keine Auswirkung. Alle noch auszuführenden Haltestellen sind selbstverständlich verhältnismässig, das wird Christian Lucek auch bestätigen.

Mein Dank gilt der zügigen Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Rahmen dieses Rahmenkredites. Ob Sie dem Mehrheitsantrag zustimmen oder nicht, ist völlig irrelevant. Machen Sie, was Sie wollen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Am besten machen Sie, was wir wollen, dann kommt's gut. Nein, Robert Brunner hat das natürlich korrekt dargelegt. Es geht nicht um die Tramhaltestellen mit hohen Frequenzen, es geht wirklich um Bushaltestellen auf dem Land. Es ist auch ein Wink an die Baudirektion, die beim Strassenbau dann solche Massnahmen umsetzt.

Der Antrag von SP und Grünen will, dass die Verhältnismässigkeit aus der Strategie gekippt wird, da frage ich mich schon, ob das verhältnismässig ist. Denn man muss leider feststellen oder explizit festhalten, wie die Exzesse der jüngsten Vergangenheit aufgezeigt haben. Es geht nicht darum, dass wichtige Knotenpunkte und stark frequentierte Haltestellen in der Stadt nicht behindertengerecht ausgebaut werden sollen. Dazu sind wir auch durch Bundesrecht mit dem Behindertengleichstellungsgesetz klar verpflichtet. Dasselbe Gesetz jedoch verweist auf das Gebot der Verhältnismässigkeit. Und solange wir Haltestellen auf dem Land, wie Dänikon-Rotfluh – das ich jetzt halt zufällig sehr gut kenne –, mit einer Tagesfrequenz von sechs Personen, an einem Werktag notabene, mit Verweis auf das Behindertengleichstellungsgesetz völlig überdimensioniert und unverhältnismässig ausgebaut wird. Genau deswegen muss diese Verhältnismässigkeit auch hier in diesen Text hineingeschrieben werden.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab und folgen Sie dem Kommissionsantrag.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch wir machen weiter, was wir wollen, und fordern, hier die ursprüngliche Formulierung von Regierung und ZVV zu belassen. Die Verhältnismässigkeit wird auch heute schon vernünftig gelebt. Die Anwohnenden, die Gemeinden und die Verbände haben Mitsprachemöglichkeiten und sollen diese richtig nutzen. Aber das Verhältnismässigkeitsprinzip hier in der Strategie zusätzlich explizit zu betonen, wirkt doppelt und verhindert womöglich dann doch sinnvolle Projekte zum hindernisfreien Zugang. Auch wir wollen nicht auf jeder Landhaltestelle und auch nicht in Dänikon Haltestellen

mit unnötigem Aufwand hindernisfrei machen. Auch wir wissen, dass hier oft mit ein bisschen menschlicher und freundlicher Hilfe der Zugang einfach möglich gemacht werden kann. Aber mit dieser Formulierung befürchten wir, dass unverhältnismässig viele sinnvolle Projekte dann eben doch nicht umgesetzt werden, und das wäre doch einfach schade.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Mit diesem Minderheitsantrag soll die Vorgabe «unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit» gestrichen werden. Für die FDP gilt auch hier: Ein gesundes Augenmass kann nie schaden, daher sind wir gegen diesen Minderheitsantrag.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Ja, der ZVV hat uns dargelegt und erklärt, dass die Massnahmen für einen behinderungsfreien ÖV nicht blindlings umgesetzt werden, sondern die Verhältnismässigkeit immer berücksichtigt wird. Angesichts von vereinzelt Klagen aus ländlichen Gemeinden und insbesondere dem Fall «Haltestelle Schloss Laufen» haben die Grünliberalen den Antrag, diese Verhältnismässigkeit in der ZVV-Strategie explizit festzuschreiben aber unterstützt. Entsprechend werden wir den Minderheitsantrag Brunner ablehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Robert Brunner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ökologie

Werbung/Promotion

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Tarif

Ratspräsidentin Theresia Weber: Hier liegen neben dem Kommissionsantrag zwei weitere Anträge vor, nämlich von Christian Lucek und Olivier Hofmann. Wir stellen die beiden Minderheitsanträge Lucek

und Hofmann einander und danach den obsiegenden Minderheitsantrag dem Kommissionsantrag gegenüber.

Minderheitsantrag Christian Lucek, Konrad Langhart, Tumasch Mischol, Orlando Wyss:

Teuerungsbedingte (...) Leistungen und die Senkung der Kostenunterdeckung sollen durch periodische Preisanpassungen sowie der Optimierung von Leistungen und Angebot finanziert werden.

Minderheitsantrag Olivier Hofmann, Ann Barbara Franzen, Christian Schucan:

Teuerungsbedingte (...) Leistungen und die angestrebte weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads sollen in Abhängigkeit der finanziellen Entwicklungen durch periodische Preisanpassungen finanziert werden.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der KEVU: Wir sind nun also beim letzten Minderheitsantrag zur ZVV-Strategie angelangt. Dieser Punkt definiert, für was die Tarifierpassungen verwendet werden sollen.

Gemäss Mehrheitsantrag, welcher dem regierungsrätlichen Antrag entspricht, sollen die teuerungsbedingten Mehrkosten und die Anpassungen der Leistungen durch periodische Preisanpassungen finanziert werden. Der Minderheitsantrag Hofmann möchte zusätzlich, dass auch noch die Verbesserung des Kostendeckungsgrades durch Tarifierhöhungen finanziert wird. Im Minderheitsantrag Lucek wird ebenfalls die Forderung des Minderheitsantrags Hofmann aufgenommen, aber zusätzlich sollen zur Senkung der Kostenunterdeckung auch noch die Leistungen und das Angebot optimiert werden. Konkret würde der zweite Punkt wohl die Streichung von wenig rentablen Linien bedeuten.

Die KEVU-Mehrheit vertritt die Auffassung, dass Tarifierpassungen nicht explizit für die Senkung der Kostenunterdeckung verwendet werden und entsprechend auch nicht explizit erwähnt werden soll und dass auch nicht dafür das Angebot und die Leistungen reduziert werden sollen.

Ich beantrage Ihnen deshalb im Namen der KEVU-Mehrheit, sowohl den Minderheitsantrag Hofmann als auch den Minderheitsantrag Lucek abzulehnen und den Mehrheitsantrag der KEVU zu unterstützen.

Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.): Eben haben wir entschieden, dass die Erhöhung des Kostendeckungsgrads ein Ziel für die mittel- und langfristige Entwicklung des ZVV sein soll. Wir sind der Meinung, dass dieses Ziel eins zu eins bei der Tarifgestaltung berücksichtigt werden soll.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Beide Minderheitsanträge nehmen die auch in der Strategie angestrebte Verbesserung des Kostendeckungsgrads auf. Wir bitten Sie jedoch, den SVP-Antrag zu unterstützen, weil damit die Verbesserung nicht nur mit Tarifierpassungen, sondern auch durch die Prüfung und Optimierung des Angebotes auf der Leistungsseite erfolgen soll. Mit Blick auf die mit dem KEF festgehaltene Leistungsüberprüfung, zu welcher der ÖV selbst 134 Millionen jährlich beizutragen hat, ist diese Formulierung ähnlich und unumgänglich.

Vielleicht noch an die Adresse auch von unserem Kollegen aus der FDP: Es ist aus Ihrer Reihe in der Kommission ja auch der fixe Ansatz als Idee eingebracht worden, wir würden da mit Begeisterung mitmachen. Leider war Ihre Fraktion schliesslich nicht dabei. Es geht darum, dass man eigentlich eine fixe Zahl, einen Prozentsatz, zum Beispiel 30 Prozent, reinschreiben würde. Umso mehr sollten Sie jetzt unseren abgeschwächten Antrag unterstützen. Denn wir zielen mit unserem Antrag nicht nur auf die Ertragsseite, auf die Tarifierpassungen – nach oben natürlich immer –, sondern auf eine kritische Überprüfung des Angebotes. Seien wir ehrlich, es hat Fleisch am Knochen. Mir wird immer vorgeworfen, ich wolle den Bus nach Sternenberg abschaffen. Das ist doch völliger Unsinn. Das ist eine Linie, die im Grundangebot erbracht wird. Wir sind gesetzlich verpflichtet und Sternenberg hängt von dieser Linie ab. Das ist völlig unbestritten, dass sie aufrechterhalten werden muss. Und auch die Kosten, die dort eingespart werden: Das ist, gemessen am Gesamtkredit, ein Tropfen auf den heissen Stein.

Nein, wir sprechen über andere Sachen. Ja, wir müssen halt vielleicht die Randstunden anschauen. Wir müssen halt vielleicht überlegen, ob es tatsächlich so durchgehend hoch getaktet sein muss. Wir haben Linien, die in der Stosszeit sehr gut belegt sind, auf denen aber tagsüber halt in Gottes Namen einige wenige Leute mit 500 Tonnen Metall durch die Landschaft gekarrt werden. Dort gibt es durchaus Überprüfungspotenzial. Ich wäre schon dankbar, wenn die FDP da auch über ihren Schatten springen und unserem Antrag zustimmen könnte. Danke.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Christian Lucek wird dem Minderheitsantrag von Olivier Hofmann gegenübergestellt. Der Kantonsrat gibt mit 99 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Minderheitsantrag Hofmann den Vorzug.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Olivier Hofmann gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag Hofmann zuzustimmen.

Wirtschaftlichkeit

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der bereinigten Vorlage 5213a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2016/2017

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5214

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Gestützt auf Paragraph 26 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr beschliessen wir für jede Fahrplanperiode oder genauer für die Periode von normalerweise zwei Kalenderjahren, die wenige Wochen nach dem jeweiligen Fahrplanwechsel beginnt, den Rahmenkredit für den ZVV. Da es sich beim

Rahmenkredit entsprechend um eine gebundene Ausgabe handelt, ist er nicht der Ausgabenbremse unterstellt.

Der Rahmenkredit 2016/2017 entspricht den ersten zwei Jahren der vor zwei Jahren in diesem Rat verabschiedeten ZVV-Strategie für die Jahre 2016 bis 2019. Entsprechend stellt er die Rechnung für unsere seinerzeitige Bestellung dar.

Die KEVU hat die Vorlage an sechs Sitzungen beraten und beantragt Ihnen einstimmig die Zustimmung. Der Regierungsrat legt uns mit Datum vom 1. Juli 2015 einen Rahmenkredit von 711,6 Millionen Franken vor. Diese Summe entspricht der Unterdeckung der ZVV-Rechnung für diese zwei Jahre und wird je zur Hälfte dem Kanton und den Gemeinden belastet. Das heisst, ein Viertel des Betrags ist etwa das, was uns jährlich im Budget beziehungsweise im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) verrechnet wird. Dieser Rahmenkredit ist um 26,2 Millionen oder 3,6 Prozent tiefer als derjenige für die Jahre 2014 und 2015. Dies trotz der vollständigen Inbetriebnahme der Durchmesserlinie und der damit verbundenen erheblichen Angebotsanpassung. Allerdings muss man erwähnen, dass der Rahmenkredit 2014/2015 vom ZVV klar unterschritten, also entsprechend nicht voll ausgeschöpft wurde. Noch eine kleine Randbemerkung: Sollte der Rahmenkredit, so wie er jetzt vorliegt vom Rat und wie dies die einstimmige KEVU Ihnen beantragt, angenommen werden, so entspricht dies im Bereich ZVV dem regierungsrätlichen Antrag im KEF für die Jahre 2016 und 2017.

Das Fahrplanverfahren gemäss den Bundes- und kantonalen Vorgaben ist längst abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wird nach dem neuen Fahrplan gefahren und seit dem 1. Januar werden die Fahrleistungen bereits aus dem Rahmenkredit finanziert, den wir ja noch nicht beschlossen haben, aber hoffentlich bald beschliessen werden. Damit ist bereits gesagt, dass Änderungen am Rahmenkredit nicht zu entsprechenden sofortigen Änderungen am Fahrplan führen würden. Deshalb wurde in der Kommission die Grundsatzdiskussion auf das vorhergehende Traktandum, die ZVV-Strategie, konzentriert und auf Abänderungsanträge zum Rahmenkredit verzichtet.

Die Fahrplanjahre 2016 und 2017 sind von der Inbetriebnahme des Westastes der Durchmesserlinie und der damit verbundenen Umsetzung der zweiten Etappe der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn dominiert. Dadurch wird der ZVV-Rechnung ein Mehraufwand von 46,9 Millionen Franken belastet.

Da der Verband öffentlicher Verkehr für das Jahr 2016 beschlossen

hat, keine Tarifierhöhungen vorzunehmen, verzichtet der ZVV ebenfalls darauf. Für das Jahr 2017, also ab dem nächsten Fahrplanwechsel, ist eine Preiserhöhung der ZVV-Tarife um 2,5 Prozent vorgesehen. Trotzdem ist für das Jahr 2016 keine grössere Kostenunterdeckung als im Jahr 2017 vorgesehen. Dies kann erreicht werden, da die von den VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) erzielten Erträge von 20 Millionen durch frühere US-Leasing-Geschäfte im Jahr 2016 als Nebenerträge verbucht werden. Dieser Einmaleffekt entfällt im Jahr 2017 und wird dann durch die erwähnte Tarifierhöhung kompensiert.

Der grösste finanzielle Unsicherheitsfaktor liegt in der Entwicklung des Verkehrsertrages, insbesondere wegen der sehr tiefen Benzinpreise. Die Beiträge von Bund und Nachbarantonen sind zu den Vorjahren unverändert. Weiterhin bleiben die allermeisten Gemeinden weit unter der Grenze von 8 Steuerprozenten für die Belastung durch das ZVV-Defizit, wie sie in Paragraph 2 der Kostenverteiler-Verordnung festgehalten ist.

Im Namen der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin im Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbundes.

Der Zürcher Verkehrsverbund bewegt seit 1990. Es war der erste Verkehrsverbund der Schweiz. Vor über 25 Jahren legte das Zürcher Stimmvolk das Fundament für die heutige S-Bahn. 1988 folgte die gesetzliche Grundlage für den Zürcher ZVV, von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ebenfalls sehr deutlich angenommen. Der geistige Vater der Projekte war der damalige Zürcher FDP-Regierungsrat Hans Künzi, also eine liberale Erfolgsgeschichte (*Heiterkeit*). Um die Investitionen zu schützen und zu kontrollieren, schuf Künzi eine kantonale Organisation, die alle beteiligten Parteien an einen gemeinsamen Tisch zwang, und damit war der erste Verkehrsverbund der Schweiz geboren. Darüber hinaus schuf der ZVV Strukturen, um die Anliegen aller Zürcher Gemeinden und aller Regionen zu berücksichtigen, um das Angebot koordiniert auszuarbeiten und anzupassen.

In Anbetracht der Lage des kantonalen Finanzhaushaltes ist Handlungsbedarf angezeigt. Dies hat der Regierungsrat anerkannt, dies hat auch das Kantonsparlament anerkannt, das hat aber auch der Verkehrsrat anerkannt. Man muss hier und dort die Schrauben anziehen. Dabei gilt es jedoch, mit Bedacht vorzugehen und die richtigen Schrauben zu erwischen. Das heisst, wir müssen dort Massnahmen

ergreifen, wo sie langfristig am meisten Wirkung erhalten. Gleichzeitig gilt es, Schüsse zu vermeiden, die nach hinten losgehen könnten.

Wieso ist der ZVV überhaupt auf dem Spar-Radar? Wir haben es gehört, es ist der FABI-Beitrag (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), die 120 Millionen Franken, die der Kanton Zürich jährlich nach Bern abliefern muss. Dieser Betrag hat einen grossen Teil Finanzausgleichscharakter. Mit dem Betrieb des ZVV hat das wenig oder gar nichts zu tun. Als langjähriges Mitglied des Verkehrsrates kann ich Ihnen versichern: Der ZVV wirtschaftet gut. Er hat die Kosten im Griff, das Defizit ist seit Jahren stabil. Preisbereinigt ist das Defizit heute sogar tiefer als in den 90er Jahren, und das trotz massivem Angebotsausbau. Eben, dieser Rat bewilligte vor 20 Jahren einen Rahmenkredit von 712 Millionen Franken. Heute beschliessen wir über einen Antrag von 711,6 Millionen Franken. Der Kostendeckungsgrad beträgt über 65 Prozent, Tendenz steigend. Das ist ein Wert, um den man uns in der ganzen Schweiz beneidet. Das sind Fakten und dazu gehört der nötige Respekt.

Der öffentliche Verkehr ist defizitär, das ist ein Faktum, ein politisch gewolltes Faktum. Der ZVV hat einen gesetzlichen Auftrag zur Erschliessung des ganzen Kantons Zürich, denn nicht alle Zürcherinnen und Zürcher wohnen in der Stadt und haben S-Bahn, Tram, Bus vor der Haustür. Das Gesetz verlangt, dass der ZVV auch auf der Landschaft eine gute Grunderschliessung anbietet. Und ja, das hat ein Preisschild, dieses Angebot. Aber dieses Angebot ist auch mit ein Grund, wieso der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich eine solche Erfolgsgeschichte darstellt. Dieses durchgängige Angebot macht es auch möglich, dass wir, Ruedi Lais, aus Oberstammheim und alle Weinländerinnen und Weinländer aus der Peripherie ins Zentrum und zurück reisen können. Wir sollten nun nicht anfangen, an dieser gut geölten Maschine herumzuschrauben. Wir riskieren damit, das Fundament dieses Erfolges zu untergraben. Der öffentliche Verkehr würde an Attraktivität verlieren. Wir von der Landschaft verlangen ja nicht einen Intercity-Zug von Stammheim über Winterthur und Zürich nach Bern, das Angebot ist wirklich sehr gut.

Der öffentliche Verkehr ist ein langfristiges Geschäft. Hier plant man auf Jahre und Jahrzehnte hinaus. Ich appelliere daher an die Weitsicht des Rates und danke Ihnen, dass Sie dem Rahmenkredit zustimmen werden. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Magen knurrt, ich will auch kein zusätzliches Sitzungsgeld provozieren und nicht unnötig verlän-

gern, aber trotzdem (*Raunen im Saal*), nein, diese Bemerkung muss sein: Also mit dem Rahmenkredit sprechen wir ja die Gelder für die Leistungen, welche wir vor zwei Jahren mit den Grundsätzen bestellt haben. Deshalb ist es klar, wir werden das auch hier durchwinken. Der Spielraum ist entsprechend klein. Allerdings mache ich an dieser Stelle wirklich noch einmal und abschliessend auf die KEF-Debatte mit der Leistungsüberprüfung, mit dem Sparziel der 134 Millionen beim ZVV, aufmerksam. Es ist also zu erwarten und zu hoffen, dass sich diese Bemühungen schliesslich auch in der Rechnung niederschlagen werden. Es ist ja nicht verboten, weniger auszugeben, als veranschlagt wurde.

Die SVP stimmt dem Rahmenkredit – das ist der Unterschied zur FDP – leidenschaftslos zu.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Martin Farner, es hätte genügt, wenn du an die Weitsicht der FDP appelliert hättest. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): So ganz billig, liebe FDP und CVP, sollen Sie auch mit knurrenden Mägen nicht davonkommen. Es ist ja schon ziemlich unglaublich, was Herr Farner als Mitglied des Verkehrsrates uns hier bietet. Meines Wissens ist Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) die Präsidentin des Verkehrsrates und nicht Herr Farner, Mitglied der FDP-Fraktion, der als oberster Verantwortlicher des ZVV der unsäglichen KEF-Erklärung, die die FDP zusammen mit der SVP, zusammen mit der CVP eingereicht hat, auch zugestimmt hat. Sie können doch jetzt nicht einfach ein Schweigegelübde abgelegt haben, wenn es um diese Wahrheitsfindung geht. Die Wahrheit ist: Sie wollen den Regierungsrat zwingen, im Jahr 2017 ganz massive Einsparungen beim öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich vorzunehmen, ganz massive Einsparungen. Und jeder Franken, den Sie dabei beim ZVV einsparen wollen, wird verdoppelt in der Wirksamkeit für den ZVV, weil die Gemeinden 50 Prozent zahlen müssen. Vielleicht kommt Frau Volkswirtschaftsdirektorin mit einem Vorschlag, das Personenverkehrsgesetz zu ändern, aber sicher nicht wirksam ab 2017. Und heute haben Sie die Frechheit – sage ich jetzt, muss ich sagen –, den Rahmenkredit für genau dieses Jahr 2017 einfach so stillschweigend oder mit salbungsvollen Verkehrsratsvoten zu genehmigen. Ich nenne das infam. Sie müssen doch zugeben, dass Sie ab 2017 massive Sparmassnahmen haben wollen. Da können Sie doch nicht einfach heute in wenigen Minuten sagen «Nein, nein, wir wollen das gar nicht, der ZVV soll

dieses Geld kriegen, er ist ja so gut, Stammheim ist ja so schön erschlossen». Lieber Martin Farner, wenn es heute darum ginge, eine S-Bahnlinie nach Stammheim zu bauen, würde man Sie auslachen, würde man Sie schlicht und einfach auslachen. Ich stehe dazu, dass man auch Stammheim erschlossen halten will und soll, auch die Landbevölkerung hat dieses Anrecht. Aber wenn Sie diese massiven Einsparungen erzwingen wollen, dann stehen Sie dazu. Dann stehen Sie dazu, dass Stammheim dann nicht mehr angefahren wird. Wir können doch nicht einfach zulassen, dass hier so faustdick gelogen wird. Die Ehrlichkeit sollte uns dazu zwingen, wenigstens den Antrag zu stellen – nicht uns, sondern Sie –, den Rahmenkredit nur für 2016 zu genehmigen, wenn Sie ab 2017 das Angebot dermassen herunterfahren wollen. So billig sollten Sie nicht davonkommen, liebe FDP, SVP und CVP.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich muss mich hier auch noch zu Wort melden. Herr Farner, es ist ja schön, wenn Sie in Stammheim den öffentlichen Verkehr fördern und eventuell sogar noch weiter ausbauen wollen. Aber dass Sie dort einen Kostendeckungsgrad von 70 Prozent erreichen, braucht doch extrem viel und ist innerhalb von zwei Jahren aussichtslos. Sprich: Wenn wir den öffentlichen Verkehr in Stammheim und in vielen anderen ländlichen Regionen dieses Kantons halten oder ausbauen, dann können wir diesen Kostendeckungsgrad nicht erhöhen. Das ist einfach unlogisch, das ist mathematisch unmöglich. Und ich möchte mich auch noch kurz zu den Ideen äussern, das Abendnetz oder das Netz in den Randstunden auszudünnen: Der öffentliche Verkehr funktioniert gerade deshalb, weil wir die Verlässlichkeit haben, dass die Busse immer zur gleichen Zeit fahren, sei es stündlich, sei es halbstündlich, sei es viertelstündlich. Es ist einfach sehr, sehr angenehm, wenn man im Hinterkopf weiss, mein Bus fährt um zwölf nach und vielleicht noch um x.42, je nachdem, was wir haben. Wenn das am Abend nicht mehr der Fall ist und der Bus dann plötzlich nur noch stündlich fährt oder was weiss ich, dann wird es einfach schwieriger und der Bus wird weniger genutzt werden. Gerade dann ist der Freizeitverkehr der Treiber des öffentlichen Verkehrs, und genau dieser Freizeitverkehr ist extrem volatil und kann sehr schnell auf den Privatverkehr überschwappen. Und dadurch wird der Kostendeckungsgrad noch weiter verschlechtert.

Bitte lassen Sie das Netzsystem so laufen, wie es momentan läuft, nur so kann es erfolgreich sein. Vielen Dank.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Die Voten von Herrn Lais haben mich herausgefordert. Nicht zum ersten Mal hat er uns vorhin Unehrlichkeit vorgeworfen. Herr Lais, ich weiss, Sie sind ein ÖV-Gott der ersten Stunde, aber ich muss Ihnen hier etwas sagen: Nicht wir sind unehrlich, Sie sind unehrlich. Wir stehen dazu, dass der öffentliche Verkehr etwas kosten darf. Aber wir stehen auch dazu, dass das Ausgabenwachstum auch in diesem Bereich irgendwo stabilisiert werden muss. Wenn Sie ihren Wählerinnen und Wählern verkaufen wollen, dass es immer weitergehen kann mit den Kostensteigerungen wie in den letzten 30 Jahren, dann sind Sie unehrlich. Wir sprechen hier einen Rahmenkredit. Dieser Rahmenkredit, das mag sein, wird allenfalls übersteuert durch die Leistungsüberprüfung. Und hier möchte ich auch noch etwas korrigieren, einfach auch fürs Protokoll: Die Leistungsüberprüfung umfasst 134 Millionen, die im Bereich des öffentlichen Verkehrs verbessert werden sollen. Das ist nicht unsere Idee, das hat die Regierung, das hat Herr Stocker (*Regierungspräsident und Finanzdirektor Ernst Stocker*) im Rahmen des KEF so präsentiert. Wir sind auch gespannt, wo diese Einsparungen erfolgen sollen. Aber wir unterstützen das, weil wir wissen – und das ist unsere ehrliche Haltung und das müssen wir den Leuten sagen –, der öffentliche Verkehr, das Wachstum im öffentlichen Verkehr ist irgendwann nicht mehr finanzierbar. Auch in diesem Bereich des staatlichen Handelns müssen wir die Kostenseite im Griff haben. Besten Dank.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal: Ich bin Ausdauersportler und mein BMI (*Body-Mass-Index*) erlaubt mir, hier noch länger auszuharren (*Heiterkeit*). Herr Kutter, Sie haben eine Replik verdient. Sie kennen offenbar diese KEF-Erklärung gar nicht, die Sie unterstützt haben. Der Regierungsrat hat auf der famosen Seite 17 des Buches (*gemeint ist der KEF*), das wir zur Kenntnis genommen haben, geschrieben, dass diese Sparmassnahmen ab 2019 wirksam sein sollen. Das ist nicht ein Zufall, es braucht Gesetzesänderungen dazu, und darüber werden wir uns noch unterhalten. Sie haben gesagt, es soll bereits 2017 wirksam werden, und Sie sind jede Erklärung schuldig geblieben, wie das denn durchgesetzt werden sollte, wenn wir heute den Rahmenkredit rechtsverbindlich bis 2017 bewilligen und der Fahrplan übrigens schon seit Dezember 2015 so gefahren wird, wie wir das heute finanziell noch absegnen müssen und absegnen werden – in einer verlogenen Einstimmigkeit. Wir tun das nicht verlogen, wir stehen dazu, dass es mehr kostet. Wir stehen dazu, dass der Rahmenkredit seit vielen Jahren unverändert ist. Wir stehen aber dazu, dass die jüngsten Ausbauten, die wir alle gefeiert haben, in den nächsten

Jahren, solange diese Kapazitäten noch nicht ganz nachgefragt werden, eben eine leichte Verschlechterung des Kostendeckungsgrades mit sich bringen werden. Die Limmattalbahn wird nicht am ersten Tag «bumsvoll» sein – zum guten Glück –, sondern sie wird sich langsam entwickeln, wie das auch andere Linien in den ersten Jahren tun.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Ich mache es kurz. Manchmal habe ich das Gefühl in diesem Rat, dass es dem Ausdauersportler Lais und Vielpostenbesetzer Lais vor allem darum geht, ein weiteres Sitzungsgeld einzuziehen. Ich danke Ihnen (*Unmutsäusserungen von der linken Ratsseite*).

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ein Rückblick, es wurde gesagt: Am 20. Januar 2014 haben Sie hier im Rat die Grundsätze und damit die Strategie für den Zürcher Verkehrsverbund in den Jahren 2016 bis 2019 verabschiedet. Der Rahmenkredit 2016 bis 2017 basiert auf diesem Beschluss und dem Angebotsbeschluss des Verkehrsrates für die Fahrplanperiode 2016/2017. Also der Kredit bildet den finanziellen Rahmen für die Umsetzung der Grundsätze, die Sie hier beschlossen haben. Der letzte Rahmenkredit 2014/2015 belief sich noch auf 738 Millionen Franken. Neu werden 2016/2017 knapp 712 Millionen Franken beantragt. Das sind 26 Millionen Franken weniger als im letzten Rahmenkredit. Die Kostenunterdeckung steigt 2016 und 2017 gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig an, obwohl mit der Inbetriebnahme der zweiten Etappe der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn und den Anpassungen im Busbereich die umfangreichsten – ich sage es noch einmal: die umfangreichsten – Angebotsanpassungen getätigt wurden seit dem Verbundstart vor 25 Jahren.

Zu dieser finanziellen Entwicklung tragen auch die vorgesehenen Tarifierhöhungen – ja, die sind vorgesehen – und der massvolle Kostenanstieg bei. Die Kosten steigen – und das möchte ich hier auch betonen – nur wegen dem wachsenden Angebot. Sie steigen nur, weil das Angebot steigt, sonst könnten sie mehr oder weniger stabil bleiben.

Ich bitte Sie einfach bei aller Emotionalität – Sie haben uns am 20. Januar 2014 den Auftrag gegeben –, auch im Sinne der Verlässlichkeit und der Beständigkeit: Sagen Sie deshalb heute Ja zum Rahmenkredit. Vielen Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.–III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5214 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Weitergabe von Informationen sowie Übernahme von Auflagen, Weisungen und Sanktionen in der Sozialhilfe bei Wohnortwechseln**
Motion Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)
- **Ausgliederung der Kantonsapothek Zürich aus der Verwaltung**
Postulat Cyrill von Planta (GLP, Zürich)
- **Sinnvolle Wiederverwertung von wertvollem Bodenmaterial**
Postulat Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim)
- **Vision Spitzenmedizin im Kanton Zürich**
Postulat Cyrill von Planta (GLP, Zürich)
- **Grenzsanitarische Untersuchung, medizinischer Informationsfluss und Zuweisung von kranken Personen aus dem Asyl- und Flüchtlingsbereich an die Gemeinden**
Dringliche Anfrage Linda Camenisch (FDP, Wallisellen)
- **Ausbruch aus dem Gefängnis Limmattal und Amt für Justizvollzug**
Anfrage Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- **Ökologische Kompensationsforderung durch The Circle**
Anfrage Michael Welz (EDU, Oberembrach)

- **Ausbruch aus dem Gefängnis Limmattal mit der Hilfe von Frau M.**
Anfrage *Peter Preisig (SVP, Hinwil)*
- **Markanter Rückgang der Ausschaffungen**
Anfrage *Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)*
- **Kontrolle Arbeitserfassung AWA**
Anfrage *Markus Bischoff (AL, Zürich)*
- **Sind Wehntaler ZVV-Kunden Bürger II. Klasse?**
Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Krankenkassenprämienausfälle**
Anfrage *Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)*
- **Transparenz der Zahlungen an Dritte im Bildungsbereich durch die Bildungsdirektion**
Anfrage *Rochus Burtscher (SVP, Dietikon)*
- **Koordination Integrations- und Flüchtlingspolitik**
Anfrage *Céline Widmer (SP, Zürich)*
- **Statistik zu Krankenkassen-Verlustscheinen**
Anfrage *Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)*
- **Kommunalfahrzeuge von Gemeinden und Kanton**
Anfrage *Michael Welz (EDU, Oberembrach)*

Ratspräsidentin Theresia Weber: Ich wünsche Ihnen schöne und un-fallfreie Ferien.

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Zürich, den 15. Februar 2016

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 29. Februar 2016.