



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

48. KR-Sitzung, Montag, 25. März 2024, 14:30 Uhr

Vorsitz: *Sylvie Matter (SP, Zürich)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
- 2. Zusatzkredit zum Rahmenkredit für ergänzende Massnahmen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn 2**
 Antrag des Regierungsrates vom 22. März 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. September 2023
 Vorlage 5895a
- 3. Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen 16**
 Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 47/2019 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. November 2022
 Vorlage 5841
- 4. Rahmenkredit Zürcher Verkehrsverbund Fahrplanperiode 2024. 20**
 Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023
 Vorlage 5919
- 5. Grundsätze mittel- und langfristige Entwicklung Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 27**
 Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023
 Vorlage 5918a
- 6. Reduktion der Tarifzonen im Weinland auf 3 Zonen und Einführung eines «Weinlandtickets» 44**

Postulat Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen), Paul Mayer (SVP, Marthalen), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 13. Dezember 2022

KR-Nr. 482/2022, RRB-Nr. 264/7. März 2023 (Stellungnahme)

7. Viertelstundentakt Zürich – Affoltern am Albis – Zug 52

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten), Ronald Alder (GLP, Ottenbach), Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Marc Bochsler (SVP, Wettswil a. A.) vom 30. Januar 2023

KR-Nr. 34/2023, RRB-Nr. 434/5. April 2023 (Stellungnahme)

8. Verschiedenes 59

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

Rückzug

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

2. Zusatzkredit zum Rahmenkredit für ergänzende Massnahmen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn

Antrag des Regierungsrates vom 22. März 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 12. September 2023

Vorlage 5895a

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir haben freie Debatte beschlossen. Römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag von

David Galeuchet und Mitunterzeichnenden vor, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Minderheitsantrag David Galeuchet, Florian Meier:

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen mit 12 zu 2 Stimmen den Zusatzkredit über 26,6 Millionen Franken zum Rahmenkredit für ergänzende Massnahmen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn zu bewilligen. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit 162,9 Millionen Franken.

Im Detail beinhaltet der Zusatzkredit im Strassenteil zusätzliche Kosten von 27,7 Millionen Franken und damit 37 Prozent mehr als ursprünglich veranschlagt. Im Gegenzug sinken die Beiträge an das Projekt «Limmattalbahn» geringfügig um 1,1 Millionen Franken. Neu kommen der Kostenvoranschlag für die Strassenanpassungen auf 103 Millionen Franken und die Beiträge für die Limmattalbahn auf 60 Millionen Franken zu stehen. Die grössten Kostentreiber in Prozenten sind alle in der Gemeinde Dietikon zu verorten. Es sind dies die Kreuzung Güterstrasse mit Mehrkosten von 92 Prozent gegenüber der ursprünglichen Vorlage 5111 und die Busspur Weiningerstrasse mit Mehrkosten von 112 Prozent sowie die Kreuzung Schönenwerd mit Mehrkosten von satten 256 Prozent.

Die Kommissionsmehrheit beurteilt die hohen Zusatzkosten durchaus kritisch. Sie ist sich aber einerseits bewusst, dass zwei der sieben Strassenprojekte bereits abgeschlossen sind und Mehrkosten von 16,6 Millionen Franken generiert haben. Daran lässt sich nichts mehr ändern. Andererseits ist für sie der Grundsatzentscheid zum Gesamtprojekt mit der Vorlage 5111 gefallen. Konsequenterweise sei es nun so abzuschliessen, dass die strassenseitige Hauptverkehrsachse im Limmattal klar auf der Bern- und Überlandstrasse liege.

Eine Minderheit lehnt den Zusatzkredit ab und beantragt deshalb, auf die Vorlage nicht einzutreten. Für sie sind die geplanten Umbauten überdimensioniert und deshalb nicht vertretbar.

Eine zweite Minderheit verlangt eine Kürzung des Zusatzkredits um 5,5 Millionen Franken. Die Kürzung betrifft die Kreuzung Gasometer, die deutlich reduziert werden soll, weil die Fortsetzungen der Strasse in die Richtungen nach Zürich sowie Schlieren nicht die gleiche Leistungsfähigkeit bieten, wie bei der neuen Kreuzung vorgesehen sind. Soweit der Überblick über die Vorlage.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Die Limmattalbahn ist sehr erfolgreich. Die hohe Nachfrage hat die Erwartungen übertroffen. 5,6 Millionen Passagiere sind im ersten Betriebsjahr mit der Bahn gereist. Erwartet wurden vier bis fünf Millionen.

Beim Bau wurden auch 20 Prozent weniger ausgegeben als budgetiert. Zusammen mit dem Kredit der Limmattalbahn wurden auch Staatsbeiträge von 136 Millionen Franken für die Anpassung am Strassennetz gesprochen. Hier laufen die Kosten aber aus dem Ruder. Die Projekte wurden massiv erweitert. Zum Zeitpunkt der Kreditvorlage waren die Projekte noch nicht ausgereift und erst als Vorstudie vorhanden. Heute soll nun ein Zusatzkredit von 26,6 Millionen Franken, also zusätzlich 20 Prozent zum Ursprungskredit, gesprochen werden.

Die Strassen werden mehrfach auf Vierspurigkeit erweitert. Wenn Abbiegespuren dazukommen, soll die Strasse sogar noch breiter werden. Der Anschluss an die Stadt Zürich bleibt aber zweispurig. Damit wird nur eine weitere Verkehrslawine in Richtung Stadt geschickt, aber kein Verkehrsproblem gelöst. Wir wollen das Problem beheben, nicht verlagern. Deshalb treten wir nicht auf das Geschäft ein.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): 2015 bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 510 Millionen Franken für den Bau der Limmattalbahn in zwei Etappen und einen Kredit von 136 Millionen Franken für die notwendigen Anpassungen des Strassennetzes. Die Limmattalbahn kann als Erfolg gewertet werden. Beim damaligen Rahmenkredit für die Anpassungen des Strassennetzes handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung, da die Projekte noch nicht genügend weit fortgeschritten waren. Eine Grobkostenschätzung hat einen viel grösseren Prozentsatz von Plus-Minus.

Die diversen Anpassungen seit dem Kreditbeschluss von 2015 ergeben nun die Kosten für den beantragten Zusatzkredit von 26 Millionen Franken. In der Vorlage sind die einzelnen Abweichungen aufgelistet. Ich verschone Sie deshalb, diese alle einzeln aufzutragen. In der Kommissionsberatung wurden sämtliche Abschnitte besprochen, erläutert und erklärt. Ich bin mir aber sicher, dass diese Einzelteile der Vorlage durch meine nachfolgenden Voten allenfalls noch erläutert werden.

Für die SVP ist unbestritten, dass wir dem Zusatzkredit zustimmen werden: Wer A sagt, muss auch B sagen. Mit dem Projekt «Limmattalbahn» wurde ganz klar ein massiver Umbau der Verbindungen für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und damit eine Entlastung der einzelnen Zentren angestrebt. Diese Entlassung muss nun mit der Fertigstellung aller Strassenbauprojekte umgesetzt werden.

Der Rückweisungsantrag (*gemeint ist der Nichteintretensantrag*) der Grünen entspricht ihrem politischen Verständnis. Der von ihnen forcierte Ausbau des ÖV mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn ist vollbracht. Was nun mit dem MIV passiert, ist egal. Der MIV ist sowieso des Teufels. Dieser Rückweisungsantrag steht mehr als quer in der Landschaft. Die Bevölkerung hat der Limmattalbahn im Wissen darum zugestimmt, dass dies sehr grosse Veränderungen für den MIV mit sich bringt. Wenn wir nun eine Kreditüberschreitung haben, sind wir es der Bevölkerung schuldig, dieses Projekt, wie versprochen, fertigzustellen. Wir lehnen den Rückweisungsantrag der Grünen ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin heute Stadtpräsident, zuvor war ich Bauvorstand der Stadt Schlieren und entsprechend in die vorliegenden Projekte beziehungsweise in den Bau der Limmattalbahn involviert. Ich möchte bereits jetzt um Nachsicht bitten, wenn es heute an der einen oder anderen Stelle um Details beziehungsweise um den bekannten Kirchturm geht. Zum zweiten, damit es gleich zu Beginn klipp und klar gesagt ist, es geht weder der SP noch mir um das grundsätzliche Verhindern der vorliegenden flankierenden Massnahmen zur Limmattalbahn. Im Gegenteil. Wir sagen nach A auch B. Den Abschluss des Grossprojekts braucht es, und die dazu erforderlichen Massnahmen sind wichtig. Wir stimmen deshalb dem Grundsatz zu.

Als Befürworter und grosser Supporter des öffentlichen Verkehrs war und ist es der SP ein Anliegen, dem Bau der Bahn, wie es die Limmattalbahn ist, keine Steine in den Weg zu legen. Das haben wir entsprechend auch nie getan. Wir haben bei den Vorgängen in den Abstimmungen auch die entsprechenden flankierenden Massnahmen zum Bahnbau, was immer auch einen Strassenbau beinhaltet, mitgetragen. Zugegeben: Oft nicht mit viel Elan, war doch die Planung dieser flankierenden Massnahmen allzu oft sehr autolastig. Die nun seit einigen Jahren schon in Betrieb gesetzten Bauwerke haben es gezeigt – ich nenne da nur das Beispiel Schönenwerd-Kreuzung an der Grenze Dietikon/Schlieren –, dass die Anwohner und das Velo teilweise zu wenig berücksichtigt wurden.

Die Limmattalbahn fährt, die meisten flankierenden Massnahmen sind gebaut, am Schluss so gebaut, dass das Limmattal dankbar ist für die überstandene, doch einigermaßen erträgliche Bauzeit, insbesondere für die von vielen Leuten nicht nur herbeigesehnte Bahn. Die Bahn funktioniert sehr gut. Besten Dank für diese. Die Bahn funktioniert so gut, dass sie auch wirklich genutzt wird, vielmehr genutzt wird als prognostiziert. Nochmals vielen Dank hierfür.

Was nicht zur Zufriedenheit funktioniert, ist die Verlagerung des individuellen Autoverkehrs: Raus aus den Städten Dietikon und Schlieren, raus aus den Zentren auf die Nebenachse der Bern- und Überlandstrasse. Hierzu braucht es die heutige Vorlage, insbesondere den Ausbau der Engstringer-Kreuzung in Schlieren.

Der Kommissionssprecher hat die Vorlage gut beschrieben. Ich verzichte darauf, diese nochmals im Detail zu beschreiben. Was ich aber nochmals erläutern möchte – der Einfachheit halber mache ich das schon jetzt –, ist unser Minderheitsantrag. Wir wollen den vorliegenden Zusatzkredit um 5,5 Millionen Franken kürzen. Die Kürzung bezieht sich nur, ich betone, nur auf das Teilprojekt «Kreuzung Gasometer» in Schlieren. Wir sind der Ansicht, dass dieses Projekt überdimensioniert ist und nicht im geplanten Umfang umgesetzt werden sollte. Der Ausbau an dieser Stelle ist unnötig massiv. Ich betone nochmals an dieser Stelle: An der Engstringer-Kreuzung beissen wir in den sauren Apfel. Wir akzeptieren den massiven Ausbau, aber an dieser Stelle ist der Ausbau unnötig massiv. Das finden nicht nur die Anwohner, die ihre geliebten Vorgärten und Dutzende von alten Bäumen verlieren, und dafür keineswegs eine massiv sicherere Strasse erhalten. Das sagen auch heute die Gerichte. Der Kanton hat das Projekt bereits zweimal überarbeiten müssen. Inzwischen haben die zuständigen Gerichte den Klagenden recht gegeben, dass die Projektierung ungenügend ist, ungenügend an einem Ort wie diesem, wo verschiedene Gebäude beziehungsweise Ensembles – dazu zählen durchwegs auch die Vorgärten und Bäume – mittels dem Bundesinventar der schützenden Ortsbilder, ISOS, sind.

Aber das Projekt bleibt auch weiterhin ungenügend. Es ist aus der Vorlage und diversen Gesprächen nicht ersichtlich, warum der Ausbau der Kreuzung Bern-/Gasometerstrasse noch immer im projektierten Ausbaustandort beziehungsweise Ausbau zum jetzigen Zeitpunkt erfolgen muss beziehungsweise dieser nicht nach dem erfolgten Ausbau der Engstringer-Kreuzung in Schlieren und nach Beobachtung der Folgen ausgeführt werden kann.

Der Ausbau der Ausnahme-Transportroute soll dabei nicht gefährdet werden. Ein weitergehender Ausbau ist aber nicht nötig. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit für den prognostizierten Verkehrswachstum ist bereits heute gegeben. So konnte nicht erklärt werden, trotz mehrmaliger Nachfrage, warum diese T-Kreuzung das grössere Verkehrsaufkommen, das durch den Ausbau der Engstringer-Kreuzung entstehen wird, nicht aufnehmen kann, sind doch erstens schon heute Einspurstrecken für die nötigen Rechtsabbieger beziehungsweise Linksabbieger Richtung Gasometerstrasse vorhanden. Ein Kapazitätsausbau in diese Richtung ist zudem nicht alleinig von der Kapazität der Kreuzung abhängig, sondern vielmehr von der Kapazität der Brücke über die SBB im Süden der Kreuzung. Die Kapazität der Brücke, welche

notabene eine Gemeindestrasse betrifft, wird aber in den nächsten Jahren nicht vergrössert. Zum Zweiten: Eine alleinige Durchfahrt über die Kreuzung Bernstrasse/Gasometerstrasse funktioniert bereits heute sehr gut und ohne Behinderung des MIV beziehungsweise der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Dies auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Anzahl der Spuren nach der Kreuzung auf der Bernstrasse Richtung Zürich bereits seit Jahren verkleinert wurde.

Zusammenfassend heisst dies: Auch künftig sollte die Kreuzung Gasometer für alle Verkehrsteilnehmer keine Probleme bringen. Wir plädieren deshalb, dass der Kanton nochmals über die Bücher geht und hier Einsparungen macht. Wir beantragen deshalb im Sinne von Herrn Bourgeois (*Marc Bourgeois*) heute Morgen (*Anspielung auf ein Votum in der Vormittags-Sitzung*) einen Legobaustein weniger zu bauen und 5,5 Millionen Franken einzusparen.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Der Kommissionspräsident hat alles ausgeführt. So muss ich nicht nochmals wiederholen, welche Massnahmen diese Vorlage mit sich bringen. Die gesamte Vorlage, über die wir heute diskutieren, steht im Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Diese Massnahmen, die waren Bedingungen für den Bau der Limmattalbahn. Es war immer das Ziel der Vorlage 5111 betreffend Limmattalbahn, den Verkehr bestmöglich zu verlagern. Und jetzt, wie wir gehört haben, da die Limmattalbahn erfolgreich unterwegs ist, muss das gesamte Vorhaben fertiggedacht und realisiert werden. Dazu gehören nun auch die Massnahmen am Strassennetz. Es sind alles Massnahmen, die Voraussetzung sind, damit der Strassenverkehr auf die Achse Bern-/Überlandstrasse verlagert werden kann. Wir haben es vorhin gehört: Es wird kritisiert, dass die Zentren noch zu wenig entlastet sind. Viele Massnahmen dienen der Stadtentwicklung der betroffenen Gemeinden und bringen auch eine attraktivere Führung des Veloverkehrs mit sich.

Wie sich die Mehrkosten zusammensetzen, ist bekannt und stehen auch in der Vorlage, auch haben wir weitere Ausführungen in der Kommission erhalten. Es ist der Landerwerb, Altlastenentsorgung, Lärmschutz, hohe Grundwasserspiegel mit demzufolge teuren Baukosten, Strassenentwässerung und das prognostizierte Verkehrswachstum.

Die FDP stimmt dem Zusatzkredit zu. Es sind nachvollziehbare notwendige Massnahmen im Zusammenhang mit der erfolgreichen Limmattalbahn. Es profitiert das ganze Limmattal – und weit darüber hinaus. Die FDP setzt sich nicht nur für einen starken ÖV ein, sondern auch für ein leistungsfähiges Strassennetz. Wer dieser Vorlage nicht zustimmt, ist unehrlich. Wir haben es gehört: Wer A sagt, muss auch B sagen. Wir wollten die Limmattalbahn.

Die damit zusammenhängenden Massnahmen am Strassennetz gehörten unverzichtbar dazu. Sagen wir Ja zu einer verantwortungsbewussten Politik und einem Verkehrsvorhaben, das überzeugt. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wir freuen uns, dass das Projekt Limmattalbahnhof nach Plan fertiggestellt werden konnte und auf rege Nachfrage stösst. Dieses trägt zu einer dynamischen Entwicklung des Limmattals bei und somit zukünftig auch zu einem grösseren Mobilitätsbedürfnis. Entsprechend müssen auch die ergänzenden Massnahmen im Strassennetz auf das prognostizierte Verkehrswachstum und auf die gewünschte Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Wir unterstützen deshalb den Zusatzkredit und lehnen den lokalpolitisch motivierten Antrag der SP ab. Es sind aktuell weder Verfahren hängig noch laufen Einsprachen. Der Grundsatzentscheid, der ist bereits gefallen; die Sache ist eigentlich entschieden. Wir befinden uns nicht auf Objektkreditstufe. Dass die SP hier nun via Kantonsrat eingreifen will, scheint uns vom Vorgehen her etwas fragwürdig.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Erstens kommt es teurer, und zweitens als man denkt. Das sind wir uns leider bereits gewohnt. Die Limmattalbahnhof ist aber ein Riesenerfolg. Jedoch sind die Kosten für strassenseitige Anpassungen offensichtlich etwas zu tief eingeschätzt worden. Die Massnahmen zur Entlastung der Ortskerne von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr gehören jedoch zu den strassenseitigen Anpassungen dazu. Die Gründe, warum die Kreuzung in Schlieren ausgebaut werden muss, haben uns überzeugt. Aus diesem Grund lehnen wir den Kürzungsantrag über 5,5 Millionen Franken ab.

Die Fraktion der Mitte tritt auf die Vorlage ein und wird dem Zusatzkredit zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Mit der Bewilligung der Limmattalbahnhof von 510 Millionen Franken haben wir bekannterweise auch die Kompensationsmassnahmen von über 136 Millionen Franken für den Ausbau des MIV bewilligt. Nun reicht dieser Zusatzkredit offenbar nicht ganz aus. Vorhin wurden die geflügelten Worte vorgebracht: Wer A sagt, muss auch B sagen. Ich benutze diese auch. Sie sind eine gute Zusammenfassung, für mein Votum, aber auch für die Haltung der AL zu diesem Zusatzkredit. Denn unsere politische Meinung ist durchaus klar: Grundsätzlich sehen wir nicht unbedingt Bedarf für einen weiteren Ausbau des Strassennetzes – soweit geht unsere politische Meinung auch mit den Grünen überein.

Hier ist es jedoch so, dass mit dem Bau der Limmattalbahnhof diese Kredite für die besprochenen Kompensationsprojekte bereits gesprochen wurden. Diese

Diskussion wurde also bereits damals geführt und ist erledigt. Nun reichen diese Kredite nicht für alle flankierenden Massnahmen aus. Daher ist es nichts als korrekt, dass wir hier einem entsprechenden Zusatzkredit zustimmen.

Ich komme auch noch auf den Minderheitsantrag zu sprechen. Wo wir jedoch der fachmännischen Meinung der lokalen politischen Vertretung vertrauen, ist bei der Kreuzung Bern-/Gasometerstrasse in Schlieren. Hier scheint wirklich ein überdimensionierter Ausbau der betreffenden Kreuzung vorzuliegen. Da darf man für einmal im Nachhinein schlauer sein und eine kleine Korrektur vornehmen. Die AL wird dem Minderheitsantrag der SP zustimmen. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Für einmal bin ich von der SVP angenehm überrascht. Ihr Sprecher, Ueli Pfister, hat es zu 100 Prozent auf den Punkt gebracht. Die Limmattalbahn ist eine Erfolgsgeschichte. Da gehört alles dazu, auch der Ausbau der MIV-Infrastruktur. Du hast auch richtig gesagt: Wer A sagt, muss auch B sagen. Ich gebe aber zu, manchmal wäre ich gerne ein Grüner. Die Grünen haben es manchmal sehr einfach, weil, Strassen sind böse, also lehnen wir sie ab. So habe ich es zumindest ein wenig verstanden. Bei der SP möchte ich heute auch nicht sein. Dort hat es mir zu viel selbsternannte Gesamtverkehrsspezialisten mit Diplom über Kreuzungsplanung. Das ist mir zu suspekt. Darum sage ich klar: Wir werde auf diese Vorlage eintreten und werden den Minderheitsantrag der SP ablehnen.

Rochus Burtscher fährt fort: An die Adresse von Florian Meier, der leider den Antrag des Autohassers Galeuchet übernehmen musste. Ihr werdet wortbrüchig, schlicht und einfach wortbrüchig. Ihr sagt zu A nicht B. Das ist wirklich etwas, das hinterhältig ist. Ihr habt ein Versprechen abgegeben, dass die flankierenden Massnahmen ebenfalls umgesetzt werden. Diese Wortbrüchigkeit zeigt das wahre Gesicht der Grünen. Das ist wirklich das Letzte. Übrigens hätten wir schon viele Sachen erledigt ...

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Herr Burtscher, bitte bleiben Sie anständig. Beleidigende Aussagen gegenüber Nichtanwesende gehören nicht in einen Ratssaal.

Rochus Burtscher fährt fort: Werde ich machen. Querschüsse kommen übrigens auch von den Grünen aus Dietikon. Wir hätten auch eine Brücke dafür. Wir wollen diese Umfahrung, damit das Zentrum von Dietikon entlastet wird. Wenn Sie jetzt wieder wortbrüchig werden, dann tut mir das leid. Das

ist nämlich genau für die Bern- und Überlandstrasse. Zum «T» wird nachher Pierre Dalcher etwas sagen.

Stimmen Sie bitte dem Antrag, wie es Ueli Pfister gesagt hat, zu, und lehnen Sie den grünen Antrag ab.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Rochus Burtcher, Wortbruch finde ich ein bisschen ein hartes Wort, weil das Wort, das gebrochen würde, eigentlich viel kleiner war, denn, jetzt wird die Spuranzahl auf einer grossen Strecke verdoppelt. Das ist so. Da musst du nicht den Kopf schütteln. Insofern sagen wir nicht B. Wir würden gerne B sagen, wenn B ein B wäre. Doch wir bekommen hier ein C vorgelegt. Das ist das Problem. Deshalb lehnen wir ab. Ich bitte Sie, das auch zu tun.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Limmattalerrichte der SP in der KEVU-Deputation ist relativ hoch. Ich wohne ebenfalls in Dietikon und bin häufig mit dem Velo im Limmattal unterwegs. Es ist tatsächlich so, dass die Zentren nach wie vor vom MIV stark belastet und verstopft werden. Mit diesen Autos ist es irgendwie eine Plage. Deshalb unterstützen wir, wie Markus Bärtschiger bereits gesagt hat, die Vorlage grundsätzlich.

Trotzdem muss man die ganze Geschichte mit der Limmattalbahn auch kritisch betrachten. Gemäss dem Tiefbauamt selbst wurden viele Kreuzungen, die im Zusammenhang mit der Limmattalbahn gebaut wurden, in Bezug auf Velos nicht optimal gebaut, das heisst, schlecht bis katastrophal. Die Situation hat sich im Gegensatz zu früher zum Teil massiv verschlechtert. Man habe die Planung nicht mehr anpassen können, weil die schon 15-jährig gewesen sei.

Diesen Nachtragskredit kann man aber noch anpassen. Die Gasometer-Kreuzung braucht heute aus Kapazitätsgründen eigentlich nicht gesichert zu sein, das heisst, man kann problemlos damit zuwarten. Die Kreuzung würde aber einmal mehr die Situation, insbesondere der Velofahrenden, verschlechtern. Es würden nicht nur Bäume gefällt, es würden nicht nur Vorgärten geschreddert, es würde einmal mehr die Situation für Velofahrende massiv verschlechtert, indem man zusätzlich halten müsste, nicht zügig vorankäme und so weiter und so fort.

Deshalb ist es mir schleierhaft, weshalb die GLP dieses velofeindliche Vorhaben an dieser Kreuzung unbedingt pushen will, und wieso die Bürgerlichen, die immer jammern, dass die finanzielle Situation der Strassen dermassen katastrophal schlecht sei, dass wir keinen Rappen für das Velo und den ÖV daraus beziehen dürfen. Die wollen jetzt einfach Geld aus dem Fenster werfen für eine Kreuzung, die es so nicht braucht und nur schadet.

Treten Sie auf die Vorlage ein, unterstützen Sie den Minderheitsantrag der SP, weil, das ist unnütz, kontraproduktiv und einfach eine Geldverschwendung. Herzlichen Dank.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Meine Interessenbindung: Ich wohne in Schlieren und komme jeweils für die Ratssitzung mit dem Zweier (*Tramlinie*) hierher und gehe mit dem Zweier wieder nach Hause. Ich nehme nicht die Limmattalbahn, weil, die fährt nicht bis hierher; der Zweier wurde ja bis nach Schlieren verlängert.

Ich möchte gleich an Frau Joss anschliessen: Velo? Wer ist der Chef des Tiefbauamtes? Er (*gemeint ist Regierungsrat Martin Neukom*) könnte schauen, dass die Veloverbindungen auf den Kreuzungen besser gebaut werden. Das einmal einfach so als Frage.

Weiter möchte ich hier nochmals zum Ausdruck bringen: Die Limmattalbahn wurde gebaut dank den flankierenden Massnahmen, die zur Limmattalbahn ergänzt wurden. Ansonsten, denke ich, hätte es riesengrosse Probleme gegeben, auch in der Bevölkerung. Es war eines der wichtigsten Argumente, damit wir das bauen konnten. Weiter muss ich anmerken: Vor allem die Schlieremer Bevölkerung wartet auf den Ausbau der flankierenden Massnahmen seit über fünf Jahre. Immer wieder wurden diese zurückgestellt. Da ist die Stadt Schlieren auch mitschuldig, weil sie stets Einsprachen erhoben hat. Ich denke sogar, zum Teil wusste sie selbst nicht genau, was sie wollte. Jetzt nochmals eine Verlängerung? Das ist nicht zu dulden. Wir müssen jetzt diese Ausbauten tätigen. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge, die gestellt wurden, abzulehnen. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin ein KEVU-Urgestein; ich war schon bei der ersten Limmattalbahn-Vorlage Sprecher der SP.

Ich möchte noch zwei Punkte richtigstellen: Erstens, Ruth Ackermann, du hast gesagt, alles werde immer teurer. Ja, die Strasse wird teurer, die Limmattalbahn hat hingegen unter Budget abgeschlossen. Das ist sehr erfolgreich. Hier ist es nur die Strasse, die teurer wird. Das ist ein wichtiger Unterschied.

Zu Sonja Rueff-Frenkel, wir haben damals Ja gesagt zur Strasse, aber ganz sicher ohne Begeisterung. Wir haben verstanden, dass die Strasse ein wichtiger Bestandteil zur Entlastung der Zentren ist – wie Pierre Dalcher eben erwähnt hat. Deshalb haben wir dem gesamten Projekt zugestimmt. Aber wir haben ganz sicher die Strasse nicht mit Begeisterung bestellt.

Yiea Wey Te (FDP, Unterengstringen): Die Limmattalbahn ist eine Erfolgsgeschichte. Das wurde bereits mehrmals gesagt. Als Unterengstringer und Bewohner des Limmattals kann ich dies nochmals bestätigen.

Es ist unbestritten, dass die ergänzenden Massnahmen umgesetzt werden müssen. Es wurde aber auch gesagt, die Engstringerstrasse sei zu massiv geplant. Wenn man sich die Zeit nimmt und sich die Situation vor Ort einmal anschaut, erkennt man wirklich ohne Mühe, dass die geplanten Massnahmen unbedingt notwendig sind. Die Situation dort ist wirklich unhaltbar.

Bei einigen Voten wurde versucht, den Eindruck zu vermitteln, dass bei der Planung die Velowege vergessen wurden. Das kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen, vor allem bei den Leuten nicht, die als Exekutivpolitiker Einsicht hatten, was geplant wurde. Das verstehe ich wirklich nicht. Es kann sein, dass gewisse Leute mehr wollen, aber mehr ist nicht möglich, weil die Maximallösung für die Velowege bereits geplant wurde.

Wir sind es der Bevölkerung im Limmattal schuldig, dass die flankierenden Massnahmen vollständig umgesetzt werden. Das ist ganz wichtig. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich möchte den Antrag nicht nochmals ausführen, auch nicht, wie es zu den Mehrkosten beim strassenseitigen Bau gekommen ist. Ich möchte Ihnen aber sagen, dass ich mich sehr freue, dass wir uns offenbar hier alle einig sind. Es freut sich die Volkswirtschaftsdirektorin und die ÖV-Ministerin, dass die Limmattalbahn für uns alle eine Erfolgsgeschichte geworden ist. Das ist auch für unsere Bevölkerung so und für die, die den öffentlichen Verkehr nutzen. Das ist eine gute Sache.

Jetzt hat es zu diesen strassenseitigen Mehrkosten geführt. Ich möchte an dieser Stelle klar betonen, dass uns das Ziel der Verlagerung, das wir mit der Vorlage selbst versprochen haben, dass uns dieses Ziel nach wie vor wichtig ist, nämlich die Verlagerung der Achse Bern-/Überlandstrasse. An diesem Ziel wollen wir nicht rütteln. Wir wollen alles umsetzen, wie wir es versprochen haben. Der Verzicht auf einzelne dieser Massnahmen ist keine Option. Nun wurde im Rat ebenfalls gesagt, insgesamt sei die Vorlage nach wie vor unter den Kosten, die wir damals dem Volk vorgelegt haben, weil, insbesondere die Bahn zirka 20 Prozent günstiger abgeschlossen hat. Wir wollen die tiefbauseitigen Kosten ausgeben können, damit wir das Projekt abschliessen können, so wie wir es der Bevölkerung versprochen haben. Man soll die Spielregeln nicht während des Spiels ändern. Das ritzt an der Glaubwürdigkeit. Das wollen wir seitens der Regierung nicht. In diesem Sinne bitte ich Sie um Ablehnung des Rückweisungsantrages beziehungsweise des Antrages auf Nichteintreten, die Kürzung nicht zu genehmigen und dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

Abstimmung

Der Kommissionsmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 17 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen. Damit ist Eintreten auf die Vorlage beschlossen.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.****Minderheitsantrag Markus Bärtschiger, Felix Hoesch:***

I. Für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse wird zum bisherigen Rahmenkredit gemäss Dispositiv III des Beschlusses des Kantonsrates vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) ein Zusatzkredit von Fr. 21 100 000 (Reduktion um Fr. 5 500 000 durch Verzicht Ausbau Kreuzung Bern- / Gasometerstrasse in Schlieren im projektierten Ausmass) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt. Die gesamte verfügbare Kreditsumme beträgt damit Fr. 157 400 000 (Preisstand 1. April 2013, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt).

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Kurz zum Minderheitsantrag: Die SP möchte mit ihrem Minderheitsantrag noch ein wenig am Projekt herumflicken. Die MIV-Führung im Zusammenhang mit der Limmattalbahn ist ein Projekt, welches nicht nur Schlieren betrifft, sondern das ganze Limmattal. Mit der Kürzung von fünf Millionen Franken will sie den Ausbau der Gasometer-Kreuzung in Schlieren verhindern. Sämtliche Projekte in diesem Zusammenhang wurden auf die zukünftigen Verkehrsaufkommen ausgelegt, auch die Gasometer-Kreuzung. Es macht keinen Sinn, wenn man jetzt diese Kreuzung herausgreift und nicht umbaut, wie es bei allen anderen Kreuzungen gemacht wurde. Dass allenfalls die Veloführung nicht optimal ist, liebe Rosmarie: Die örtlichen Behörden wurden in dieses Projekt eingebunden und hätten ihre Anliegen einbringen können. Anscheinend haben sie das nicht gemacht.

Auch der Vergleich mit der Verkehrsführung in die Stadt Zürich hat den Kanton grundsätzlich nicht zu interessieren. Dass die Ansicht und die Ausführungen in der Stadt Zürich in Bezug auf den MIV anders sind, als dies der Kanton macht, ist, glaube ich, allen bekannt. Inwieweit dieser Antrag der SP den Bedürfnissen der Stadt Schlieren oder nur den Wünschen des Schlieremer SP-Stadtpräsidenten als Mitglied der KEVU entspricht, entzieht sich meinen Kenntnissen. Ob dies eine fachmännische Haltung ist, beurteile ich nicht. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Es tut mir schrecklich leid, dass ich auch nochmals sprechen muss, aber Herr Pfister hat mich herausgefordert. Genauso wie Herr Dachler hat er der Schlieremer Behörde, sprich der Exekutive vorgeworfen, sie sei untätig gewesen. Sie haben es mit anderen Worten gesagt: Mit Untätigkeit gegläntzt. Dagegen möchte ich mich verwahren. Es ist sehr wohl so, dass die Fachleute bei dieser Projektierung stundenlang diskutiert haben, wie diese sehr untergeordnete Kreuzung zu gestalten sei. Ich habe gesagt, es sei eine äusserst schwierige Kreuzung, weil es eine T-Kreuzung ist. Da gibt es Verkehrsbeziehungen, die nicht einfach sind. Ich spreche jetzt definitiv nicht vom Veloverkehr, sondern vom MIV und von den Lastwagen, zusätzlich der ÖV, also Busverkehr, was an dieser Kreuzung alles nicht einfach zu handhaben ist. Insbesondere befinden wir uns in einem äusserst schützenswerten Raum, nämlich mit dem höchsten Bundesschutz überhaupt, was das Gaswerk betrifft. All dieses Gemenge macht es nicht einfach, eine Verkehrsplanung zu gestalten. Die Verkehrsbauplanung wurde sehr sorgfältig gemacht, unserer Meinung nach aber nicht zu Ende gedacht. Die Stadt Schlieren ist bereits wieder im Gespräch mit dem Kanton, wie man es anders machen könnte. Es gibt – da gebe ich der GLP nicht recht – immer noch Einsprachen, nicht von der Stadt Schlieren, sondern von Privaten, die nicht vom Tisch sind. Man versucht, nochmals das Optimale zu erarbeiten. Meine Eingabe in der KEVU hat geholfen – das ist ja auch einmal schön, dass man als Stadtpräsident der Stadt auf kantonaler Ebene helfen kann –, dass diese Gespräche nochmals aufgenommen wurden. Da danke ich dem Kanton. Diese Gespräche sind noch nicht zu Ende. Das heisst, es ist nicht nur ein Kirchturmthema von mir, wie mir unterstellt wird, weil ich in der SP bin, sondern es ist ein Thema, das Spezialisten umtreibt, das insbesondere die Stadt Schlieren umtreibt, das sehr schwierig ist.

Herr Dalcher, wir sind sehr bemüht – ich höre das und bin auch sehr stark von dieser Verkehrslage, wie sie heute ist, betroffen, ich wohne an der Kantonsstrasse –, dass es auch in diesem Bereich endlich vorwärtsgeht. Wir warten seit Jahren. Da gebe ich Ihnen recht. Die Schlieremer Bevölkerung wartet darauf, das gesamte Limmattal wartet auf diese flankierenden Massnahmen.

Aber, das heisst nicht, dass wir einfach telquel alles schlucken müssen. Entsprechend hoffe ich, dass mindestens ein paar Einzelstimmen hier im Rat vorhanden sind, die mir recht geben, dass man auch einmal sparen darf, wenn es nämlich nichts nützt, auch für den MIV nützt dieses Vorhaben nichts, so wie es momentan vom Regierungsrat geplant ist. Da kann man noch sauberer als jetzt die weitere Planung angehen. Das ist die Chance, die wir mit diesem Zusatzkredit haben, weil, das Projekt ist jetzt schon weit über fünf Jahre in Verzug. Daher spielt es keine Rolle, wenn wir jetzt nochmals zwei, drei Monate weiterdiskutieren und wir am Schluss, ich betone, für den MIV eine sehr gute Lösung haben.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Ganz kurz: Lieber Markus, ich habe nicht gesagt, ihr seid untätig gewesen im Stadtrat, sondern ich habe gesagt, ihr wusstet nicht, was ihr wolltet, und zwar innerhalb des Stadtrates. Da kannst du jetzt den Kopf schütteln, wie du willst. Es ist zumindest so bei uns angekommen. Ich sage nochmals, bitte lehnt diesen Minderheitsantrag ab. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für römisch I der Vorlage 5895a stimmen 157 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II, III, IV

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022 zum Postulat KR-Nr. 47/2019 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. November 2022

Vorlage 5841

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Postulat verlangte einen Überblick, wie die Verkehrsgestaltung im Strassenraum in der Zukunft aussehen wird, wenn dereinst selbstfahrende Fahrzeuge in grösserer Zahl unterwegs sind. In seinem Bericht liefert der Regierungsrat eine gute Auslegeordnung unter Einbezug der zurzeit vorliegenden Studien.

Automatisiertes Fahren wird im Jahr 2050 voraussichtlich einen Anteil von ein bis zwei Drittel am motorisierten Verkehr haben. Es wird also eine lange Übergangsphase geben, in der ein Mischverkehr zwischen individuellem und automatisiertem Fahren im Zentrum steht. Darauf sind die Regulierungen auszurichten. Dabei ist klar, dass wichtige Hebel zum Beispiel zu den technologischen Entwicklungen, den Zulassungsbedingungen oder den Datenschnittstellen auf Bundesebene oder sogar auf internationaler Ebene liegen. Der Kanton seinerseits hat eine Strategie betreffend Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, kurz DiNaMo. Damit will der Regierungsrat das Potenzial des automatisierten Fahrens grundsätzlich nutzen, unter anderem durch Integration von kollektiven automatisierten Angeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder als On-Demand-Angebote in Gebieten oder Tagesrandzeiten, wo der öffentliche Verkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Er will aber auch mit verschiedenen Massnahmen gute Rahmenbedingungen für Sharing- und Pooling-Angebote schaffen.

Insgesamt konnte die KEVU feststellen, dass das kantonale Amt für Mobilität die Entwicklung in diesem Bereich aktiv verfolgt und mitgestaltet. Die Kommission beantragt einstimmig, das Postulat abzuschreiben.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir haben damals die Ablehnung verlangt, da aus unserer Sicht nicht viel Neues zu erwarten war. Ein in gleiche Richtung gehender Vorstoss der GLP war kurz vor dieser Überweisung betreffend selbstfahrenden Autos behandelt worden. Unsere Erwartungen haben sich erfüllt. Die Verwaltung hat hier einen grossen Mehraufwand betrieben, ohne einen grossen Mehrwert zu generieren. Die ganze Problematik mit der Verkehrsgestaltung ist im Zusammenhang mit dem Handlungsprogramm DiNaMo des Amtes für Mobilität angekommen. Wir schreiben ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich freue mich, dass dieses Postulat auch von uns zur Erarbeitung von DiNaMo geführt hat. Dieses Dokument bietet eine gute Übersicht, wo die Handlungsansätze wären. Aber leider bleibt es beim Konjunktiv. Die Regierung will weiter einfach nur beobachten. Echte Ansätze, wirklich etwas zu verändern, werden nicht gesucht.

Noch ein paar Themen aus dem Postulat und DiNaMo, die mir heute wichtig sind: Das Postulat ist bereits fünf Jahre alt. Erstens das Sharing: Hier sehe ich weiterhin ein Potenzial, um die immer noch wachsende Autoflut zu bremsen. Wenn Fahrzeuge nicht nur privat genutzt werden, sind sie viel öfter Fahrzeuge und nicht Stehzeuge. Mobility und PubliBike machen es vor; selten nutze auch ich diese Angebote gerne. Vor allem an Verkehrsdrehscheiben muss immer an Sharing-Angebote und den entsprechenden Platz gedacht werden.

Zweitens Pooling: Dafür geht es uns in der Schweiz offensichtlich zu gut. Da sehe ich, wie die Regierung auch, mittelfristig keinen Nutzen.

Drittens selbstfahrende Fahrzeuge: Vor fünf Jahren, beim Einreichen des Postulates, waren wir noch viel optimistischer für eine schnelle Einführung. Inzwischen sehe auch ich, dass das noch weit in der Zukunft liegt. Aber die Szenarien sagen jetzt schon, dass ein deutlicher Mehrverkehr zu erwarten ist, wenn die selbstfahrenden Autos in Privatbesitz sind und nur selten genutzt werden. Den Platz haben wir in unseren Städten und Agglomerationen aber nicht. Ich werde mich weiterhin politisch dafür einsetzen, dass selbstfahrende Fahrzeuge öffentlich genutzt werden, und die Energieverschleuderung für Leerfahrten will ich mir erst gar nicht ausmalen.

Beim Lesen der Postulatsantwort ist mir ein Schmunzeln gekommen, als die selbstfahrende Metro in Lausanne erwähnt wird. Da sind wir in Zürich doch schon viel früher dabei: Die Seilbahn Rigiblick ist seit 1979 selbstfahrend.

Fazit: Der öffentliche Verkehr bleibt bezüglich Platzbedarfes und Energieverbrauchs neben dem Velo und dem Fussverkehr unschlagbar. Darum müssen wir diesen Service Public weiter ausbauen. Abschliessend: Wir bleiben am Thema dran, schreiben aber heute ab. Herzlichen Dank.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP ist bereit, das Postulat abzuschreiben. Wir bedanken uns bei der Regierung für den ausführlichen Bericht, der einmal mehr die Chancen, aber eben auch die Hindernisse von innovativen Mobilitätsformen aufzeigt. Wobei es nicht nur um die selbstfahrenden Fahrzeuge geht, sondern um verkehrsplanerische Fragestellungen, wenn dann dereinst autonome Fahrzeuge unterwegs sein werden, und zwar nicht nur auf Testgeländen, sondern in grösserer Anzahl in den Strassen unserer Städte und Gemeinden. Es ist nicht das erste Mal, dass wir über dieses Thema sprechen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat in unseren Augen die

Aufgaben gemacht. Sie hat die Strategie zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich vorgelegt, und unser Kanton verfügt über eine Strategie und ein Handlungsprogramm im Umgang mit neuen Mobilitätsformen.

Die FDP betrachtet den Bericht der Regierung zu diesem vorgelegten Postulat als einen sehr informativen Werkstattbericht. Wir danken insbesondere für die tabellarische Zusammenstellung der Zuständigkeiten auf nationaler und kantonaler Ebene. Damit wird einmal mehr klar, dass der Kanton nur in kleinen Teilen überhaupt eine Hoheit hat. Es ist aber wichtig, dass nicht nur die Zuständigkeiten aufgefächert werden, sondern dass auch eine Priorisierung vorgenommen wird. Auch das macht die Volkswirtschaftsdirektion. So wird das Mobility Pricing mit der Prioritätsstufe hoch zertifiziert.

Wir sind also zufrieden mit der Antwort der Regierung. Die Vorarbeiten sind gemacht, wenn dereinst auf nationaler oder internationaler Ebene die Rahmenbedingungen gesetzt werden. Damit wir vom autonomen Fahren auf unseren Strassen überhaupt Gebrauch machen können, werden die Regierung und die Volkswirtschaftsdirektion und das Amt für Mobilität sicherlich eine Antwort parat haben. Wir sind im Moment zufrieden und schreiben das Postulat ab. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Bei der Mobilität ist es besonders wichtig, dass zukünftige Entwicklungen antizipiert und früh eingeplant werden. Mit dem Programm DiNaMo und mit der Gründung der Abteilung «Mobilitätsentwicklung und Steuerung» im Amt für Mobilität hat der Kanton Gefässe geschaffen, mit denen er dies tun kann. Gleichzeitig ist aber auch klar, bei der Mobilität ist vieles auf Bundesebene geregelt. Beim hier besprochenen Thema der selbstfahrenden Fahrzeuge werden sogar internationale Bestimmungen notwendig sein. Wir sprechen hier über technische Normen, Zulassungsbedingungen, Datensicherheit oder ethische Fragestellungen.

Wir haben in der Kommission einen umfassenden Überblick unter Einbezug aller verfügbaren Studien erhalten. Wir begrüssen es, dass der Kanton Zürich die Entwicklungen aktiv verfolgt und wo möglich mitgestaltet. Wir begrüssen zudem, dass der Kanton im Bereich von Sharing- und Pooling-Angeboten noch Potenzial sieht, dieses gemeinsam mit den Städten und Transportunternehmen angeht und dabei auch eine mögliche Kombination mit der Förderung der Elektromobilität sieht. Einen darüber hinausgehenden Handlungsbedarf gibt es jedoch zurzeit nicht. Wir schreiben ab.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wie werden wir uns in Zukunft fortbewegen, wenn selbstfahrende Fahrzeuge verbreitet sind? Mit dieser Frage

sollte sich der Regierungsrat bei der Beantwortung des Postulats beschäftigen. Das Ergebnis war ein recht ausführlicher und umfangreicher Bericht. Eine wichtige Erkenntnis daraus: Der Bund rechnet mit einer langen Übergangsphase, bis sich automatisierte Autos durchsetzen. Auch dann bleibt ein grosser Teil konventioneller Autos im Verkehr. Wenn überhaupt, werden in 30 Jahren wohl automatisierte und konventionelle Autos gemeinsam unterwegs sein. Die Infrastruktur muss also für beide passen. Automatisierte Autos lösen das Umweltproblem der Autos aber nicht.

Erstens, wenn automatisierte Fahrzeuge für Sharing verwendet werden, entstehen unweigerlich Mehrfahrten und Fahrten mit geringer Besetzung. Sie führen also zu Mehrverkehr, mehr Verkehrslärm und mehr Energieverbrauch.

Zweitens, die konventionellen Verkehrsträger, nicht nur das Auto, sondern auch die ökologischeren wie ÖV, der Fuss- und Veloverkehr kommen wahrscheinlich unter Druck und werden vermutlich zu einem gewissen Teil abgelöst.

Und drittens, auch automatisierte Fahrzeuge sind keine Perpetuum-Mobiles. Sie verbrauchen Energie wie jedes konventionell gesteuerte Auto. Wenn selbstfahrende Autos helfen, den Verkehr ökologischer zu machen, dann gut, wenn nicht, müssen diese früh genug reguliert werden. Genau deshalb müssen hier zukünftig Schwerpunkte gesetzt werden. Wir schreiben das Postulat ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): In seinem Vernehmlassungs-Statement vom 18. Oktober 2023 bringt es der Bundesrat auf den Punkt: Seiner Ansicht nach können automatisiert verkehrende Fahrzeuge die Verkehrssicherheit erhöhen und einen Verkehrsfluss verbessern. Zudem würden sie neue Möglichkeiten für die Wirtschaft und für Verkehrsdienstleister eröffnen. Ebenso hält er fest, dass sich Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem positiv auf die Umwelt auswirken, indem sie eine defensive sowie effiziente Fahrweise aufweisen, tendenziell die Ausbreitung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb fördern und Möglichkeiten für neue, nachhaltige verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote mit optimierter Auslastung und effizienterem Einsatz der Fahrzeuge schaffen. Damit könne eine Reduktion des CO₂-Ausstosses, anderer umweltschädlicher Emissionen sowie des verkehrsbedingten Lärms erwartet werden.

Unser Regierungsrat sieht das in seinem ausführlichen Bericht ähnlich, auch wenn er eher etwas defensiver ausführt, dass die automatisierte Mobilität grundsätzlich ein grosses Potenzial aufweist. Dass das Amt für Mobilität die Entwicklung der zukünftigen Mobilität aktiv verfolgen will, ist löblich, stellt aber gerademal das absolute Minimum und deshalb noch ein ausbaubares

Engagement in diesem Thema dar. Wir vertrauen aber darauf, dass der Regierungsrat trotz seiner wenig verbindlichen Aussagen noch Taten folgen lässt, und sind deshalb bereit, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Rahmenkredit Zürcher Verkehrsverbund Fahrplanperiode 2024

Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023

Vorlage 5919

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Wir haben freie Debatte beschlossen. Römisch I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Regierungsrat und die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragen Ihnen, dem Zürcher Verkehrsverbund, ZVV, für die Fahrplanperiode 2024 einen Rahmenkredit über 437,5 Millionen Franken zu bewilligen. Diese Kostenunterdeckung fällt trotz steigenden Verkehrserlösen rund 13,8 Millionen Franken höher aus als im Vorjahr. Ursachen dafür sind in erster Linie die hohe Teuerung, die gestiegenen Energiekosten sowie das höhere Zinsniveau. Zusätzlich ergeben sich Mehrkosten aufgrund von Ersatzmassnahmen gestützt auf das Behindertengleichstellungsgesetz. Trotzdem ist der ZVV finanziell mit einem Kostendeckungsgrad von 62,5 Prozent insgesamt gut unterwegs. Ziel ist stets eine Kostendeckung von mindestens 60 Prozent. Darauf kommen wir in der nachfolgenden Vorlage 5918 noch zu sprechen.

Das Spezielle in diesem Jahr ist, dass der Rahmenkredit nur für ein Jahr statt wie üblich für zwei Jahre gilt. Grund dafür ist, dass die Finanzierungsprozesse im öffentlichen Verkehr schweizweit harmonisiert werden sollen. Deshalb hat das Bundesamt für Verkehr die jetzige Fahrplanperiode ausnahmsweise auf ein Jahr verkürzt. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass es sich hier wie immer um einen Rahmenkredit handelt. Bezahlt werden

die beantragten 437,5 Millionen Franken je zur Hälfte vom Kanton und von den Gemeinden.

Zu dieser Vorlage liegen keine abweichenden Anträge vor. Die KEVU beantragt Ihnen, wie gesagt, den Rahmenkredit zu bewilligen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir beraten hier über eine unbestrittene Vorlage. Speziell daran ist, dass entgegen den früheren und den zukünftigen Rahmenkrediten, wie erwähnt, nur über ein Jahr abgestimmt wird.

Der ZVV macht einen hervorragenden Job. Wir verfügen über einen hervorragenden ÖV. Jemand bezahlt diesen ÖV. Der ZVV weist im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen in der Schweiz einen erfreulichen Kostendeckungsgrad von über 60 Prozent aus. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir im Kanton Zürich eine hohe Bevölkerungsdichte haben. Ein ÖV-Unternehmen im Bündnerland kann nie diese Leistung mit diesem Kostendeckungsgrad wie der ZVV erbringen.

Die Kostenunterdeckung wird durch Steuergelder des Kantons und der Gemeinden finanziert. Dies müssen wir uns immer vor Augen halten. Auch die Bewohner im Kanton Zürich, welche den ÖV – aus welchen Gründen auch immer – nicht nutzen können oder wollen, zahlen diese Unterdeckung. Erschreckend ist in diesem Zusammenhang, dass der ZVV davon ausging, dass er jährlich 30 bis 40 Millionen Franken – verursacht durch Schwarzfahren – verliert. Neueste Schätzungen gehen sogar von 80 bis 90 Millionen Franken aus. Eine erschreckend hohe Zahl.

Wir begrüßen es, dass der ZVV bestrebt ist, mit einem moderaten Anstieg der Ticketpreise den Kostendeckungsgrad auch in den nächsten Jahren zu halten. Wir dürfen in diesem Zusammenhang nicht vergessen, dass alle Jahre das Angebot weiter ausgebaut wird, sei dies im Nachtnetz oder bei einzelnen Zusatzlinien oder durch Verdichtungen. Weitere grosse Ausbauprojekte stehen an.

Die SVP steht dem grundsätzlich positiv gegenüber, hat aber je länger je mehr Bedenken bezüglich der Finanzierbarkeit im Hinblick auf die angespannte Finanzlage des Kantons. Aus diesem Grund stehen alle Forderungen für einzelne Personengruppen für günstige Tickets oder gar gratis ÖV anzubieten quer in der Landschaft. Wir danken dem ZVV für die erbrachte Leistung und stimmen dem Rahmenkredit zu.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wie alle zwei Jahre: Wir haben bestellt, wir sind bereit, die Folgen zu tragen und den Kredit zu genehmigen.

Die Tarifierhöhung finden wir immer noch falsch. Diese weitere Aushöhlung der Kaufkraft der Bevölkerung hätte nicht sein müssen. Beim Budget im Dezember hatte ich den entsprechenden Antrag gestellt, das Budget zu erhöhen

und somit die Tarifierhöhung unnötig zu machen. Damit haben wir leider kein Gehör und keine Mehrheit gefunden. Darum lasse ich es heute dabei, kurz daran zu erinnern, den Antrag noch einmal zu erwähnen, aber abschliessend zu bemerken, dass wir den entsprechenden Antrag hier beim ZVV-Rahmenkredit nicht gestellt haben und heute keine Diskussion zu Tarifierhöhung führen werden. Wie gesagt, wir haben vor zwei Jahren bestellt, heute kommt die Rechnung. Wir von der SP sind bereit, den Kredit zu genehmigen. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Der Regierungsrat beantragt einen Rahmenkredit für den ZVV für das Jahr 2024 in der Höhe von 437,5 Millionen Franken.

Ich möchte zuerst einen Blick zurückwerfen: Der ZVV hat die Corona-Pandemie hinter sich gelassen. Die Fahrgastzahlen sind wieder gestiegen. Das spiegelt sich auch in den Einnahmen wider. Die FDP freut sich sehr, dass der öffentliche Verkehr wieder so rege genutzt wird.

Wenn wir nach vorne schauen, dann trübt sich das Bild: Der ZVV geht davon aus, dass die Kostenunterdeckung aufgrund des höheren Preis- und Zinsniveaus sowie der gestiegenen Energiekosten auch in den nächsten Jahren zu nehmen wird, dies trotz der regelmässig geplanten Tarifmassnahmen, so wie wir im Dezember 2023 eine Tarifierhöhung hatten. Trotzdem will der ZVV an einem Kostendeckungsgrad von über 60 Prozent festhalten. Das begrüssen wir sehr. Wir danken dem ZVV und unserer Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) für die Bemühungen, die Kosten in diesem schwierigen Umfeld weiterhin tief zu halten und gleichzeitig einen sehr attraktiven Fahrplan anzubieten. Genau das braucht die Bevölkerung im Kanton Zürich. Die FDP unterstützt beide Vorhaben: Das Halten der Kostendeckung von über 60 Grad und allfällig nötige Tarifierhöhungen zur Erreichung dieses Ziels. Wir stimmen dem Rahmenkredit zu.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Ich spreche gleich zum Rahmenkredit sowie zur Strategie und zu allen drei Anträgen der SP (*beim nächsten Traktandum, Vorlage 5918a*), weil das alles irgendwie zusammengehört.

Die diesjährige Strategie- und Rahmenkreditdiskussion beginnt mit einer guten und mit einer schlechten Nachricht. Die gute Nachricht ist, dass nach der einschneidenden Corona-Pandemie bei der Nachfrage wieder eine Erholung zu spüren ist. Die schlechte Nachricht ist, dass es deutliche Kostensteigerungen in allen Bereichen gibt, insbesondere wegen der Teuerung sowie höheren Energie- und Zinskosten. Mit der bereits beschlossenen Tarifierhöhung von 3,4 Prozent, die per Dezember 2023 eingeführt wurde, kann der höhere Aufwand etwas kompensiert werden, aber nur teilweise. Die resultierende

Kostenunterdeckung decken wir bekanntlich mit dem Rahmenkredit. Dieser beträgt für das Jahr 2024 gemäss Budget-Entwurf 437,5 Millionen Franken. Das ist etwas höher als erwartet, aber dennoch nachvollziehbar.

Um die Wirtschaftlichkeit des ZVV im Blick zu haben, haben wir als Gradmesser den Kostendeckungsgrad in der Strategie festgelegt. Und wir haben gesagt, ein Kostendeckungsgrad von 60 Prozent ist ein guter Gradmesser. Mit dem beantragten Rahmenkredit kommen wir für 2024 auf 62 Prozent. Wir wissen, dass in den kommenden Jahren der Kostendeckungsgrad stark unter Druck geraten wird. Dies ist jedoch kein Grund, diesen Gradmesser aus der Strategie zu streichen, wie dies die SP mit ihrem Antrag tun möchte. Ein Kostendeckungsgrad von 60 Prozent ist als herausfordernde, aber realistische Zielsetzung sinnvoll. Er steht für eine verursachergerechte Verkehrsfinanzierung und einen langfristig erfolgreichen ZVV.

Noch dies zum Antrag der SP: Entscheidend für den ZVV ist, ob wir den Rahmenkredit genehmigen; gesteuert wird bekanntlich über das Budget. Mit dem Rahmenkredit haben wir es jederzeit in der Hand, dem ZVV mehr Spielraum zu geben. Die Zielsetzung für den Kostendeckungsgrad aus der Strategie zu streichen, macht hingegen keinen Sinn. Das widerspricht jeder unternehmerischen Logik und setzt die falschen Anreize.

Punkto Strategie ist es den Grünliberalen weiter wichtig, dass die umweltpolitischen Weichenstellungen, die wir bei der vorletzten Strategierevision gestellt haben, weiterhin verfolgt werden. Es freut uns sehr, dass die Dekarbonisierungsstrategie konsequent umgesetzt wird. Auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes hat für die GLP-Priorität und muss weiterverfolgt werden. Auch wenn 83 Prozent bei Tram und Bahn Ein- und Aussteigevorgänge spontan mit einem Rollstuhl möglich sind, ist nun die letzte Meile auch noch umzusetzen. Insbesondere bei den Bushaltestellen gibt es noch viel Potenzial. Der ZVV ist diesbezüglich auf seine Partner angewiesen und soll hier seine fordernde und führende Rolle weiterhin einnehmen. Mit der Dekarbonisierungsstrategie und der Umsetzung des BehiG (*Behindertengleichstellungsgesetz*) stellen wir bereits hohe Anforderungen an den ZVV in einem schwierigen Umfeld. Zusätzliche Anforderungen erachtet die GLP als nicht opportun. Wir lehnen deshalb den Antrag der SP ab, der eine Erreichbarkeit der Schalter innerhalb von 20 Minuten auch am Wochenende verlangt. Die Umsetzung hätte ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem soll doch der ZVV eigenständig über Schalter-Öffnungszeiten entscheiden können.

Den dritten Antrag der SP, dass Anschubfinanzierungen für neue Versuchsbetriebe möglich sein sollen, können wir unterstützen, da wir solche Massnahmen begrüssen und der Antrag keine Kostenfolge haben wird. Es ist bereits heute möglich, solche Pilotprojekte zu finanzieren.

Insgesamt kann gesagt werden, dass der ÖV in den kommenden Jahren weiterwachsen muss, wenn wir das Ziel eines Modalsplits von 40 Prozent bis 2040 sowie die Klimaziele erreichen wollen. Damit mehr Menschen den ÖV nutzen, ist in erster Linie ein qualitativ hochstehendes und zuverlässiges Angebot entscheidend. Und es ist entscheidend, dass wir die Kosten im Blick behalten und diese möglichst verursachergerecht decken. Mit ihrem Vorgehen, die Anforderung an die Wirtschaftlichkeit des ZVV aus der Strategie zu streichen, schießt sich die SP ins eigene Knie. Nur mit einer verursachergerechten Finanzierung werden wir die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung erreichen können. Wir treten ein und unterstützen die Strategie sowie den Rahmenkredit.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Ich kann es kurz machen. Wir werden dem Rahmenkredit zustimmen. Wir sprechen ja über den Rahmenkredit der Fahrplanperiode 2024/2025 – die Periode läuft schon vier Monate, ausser ich irre mich. Der Kommissionspräsident sagt, ich irre mich. Trotzdem, wir werden zustimmen. Zur Strategie spreche ich später.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Fraktion der Mitte will einen starken öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Dafür braucht es die nötigen finanziellen Mittel. Kostentreibend sind besonders die höheren Personalkosten, die hohen Energiepreise sowie die gerechtfertigten Kosten für die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Trotz Kostensteigerung wurde ein Kostendeckungsgrad von über 62 Prozent erreicht. Für 2024 wird eine Kostenunterdeckung von 437,5 Millionen veranschlagt. Wir erwarten, dass der ZVV den Kostendeckungsgrad von mindestens 60 Prozent durch eine realistische und trotzdem herausfordernde Zielsetzung auch 2024 erreichen wird. Besten Dank allen Mitarbeitenden des ZVV. Die Fraktion der Mitte wird dem Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2024 zustimmen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Ich kann es kurz machen. Wer in der ZVV-Betriebskantine sitzt und das Ein-Jahres-Hit-Menü bestellt, darf am Schluss nicht kneifen, wenn es ans Zahlen geht. Mit anderen Worten, wir haben beim ZVV grosszügig bestellt. Nun sagen wir auch Ja zum Rahmenkredit. Alles andere wäre eine politische Zechprellerei. An dieser Stelle ein grosses Dankeschön an die ZVV-Küche für eure wunderbaren Kochkünste.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Zuerst das Offensichtliche vorweg: Die AL wird natürlich dem Rahmenkredit zustimmen. Unsere Kritik betreffend Tariferhöhung beziehungsweise Kostendeckungsgrad, der schon ein paar Mal angesprochen wurde, haben wir auch bereits im

Rahmen der Budget-Debatte geäussert. Gerade jetzt, wenn insbesondere niedrige Einkommen und Familien unter Druck kommen mit der Teuerung und damit besonders belastet werden, wäre ein Verzicht auf diese Preiskorrektur angezeigt beziehungsweise angezeigt gewesen. Ich habe dazumal während der Budget-Debatte den Vergleich zur geplanten Steuerkorrektur gezogen. Man kann dies an dieser Stelle, ohne die genauen Zahlen zu rezipieren, nur wiederholen. Für jene, die die aktuelle Teuerung am meisten schmerzt, bringt ein Verzicht auf eine Preiserhöhung ein Vielfaches gegenüber einem Steuerprozent. Dieses Steuerprozent nützt halt schlichtweg nur denen, die es bereits haben. Eine solche Tarifierhöhung bringt uns zudem unseren Zielen bezüglich Modalsplits auch nicht näher. Und wenn wir jetzt bereits von einem Rahmenkredit beziehungsweise der Finanzierung sprechen, erlauben Sie mir zu erwähnen, dass dieser ganze Rahmenkredit natürlich keine Vollkostenrechnung unter Berücksichtigung der Klimakosten und so weiter darstellt. Dieser würde völlig anders aussehen.

Wie gesagt, die Alternative Liste stimmt diesem Rahmenkredit zu. Die weiteren Diskussionen führen wir, wie bereits erwähnt, beim nächsten Geschäft.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Vielen Dank für die positive Rückmeldung und das Lob, das ich im Anschluss an diese Sitzung nicht weiterleiten muss, weil der Direktor (*Dominik Brühwiler*) und der Vizedirektor (*Thomas Kellenberger*) des ZVV (*auf der Tribüne*) zugehört haben und sich sicher über diese Voten gefreut haben.

Der letzte Rahmenkredit, den wir Ihnen unterbreitet haben, stand stark unter dem Eindruck der Corona-Pandemie und der damit deutlich tieferen Nachfrage. Umso mehr hat es uns gefreut, dass die Nachfrage wieder sehr stark zugenommen hat und damit auch die finanzielle Situation des ZVV. Wir sind wieder in Richtung Wachstumskurs. Das freut uns.

Nichtsdestotrotz bestehen noch einige Herausforderungen, auch finanzieller Natur. Das sind die Teuerung, die Zinsen, die Kosten für Energiepreise, aber auch unser ambitioniertes Ziel bei der Dekarbonisierung. Lieber Kantonsrat Thomas Forrer, du hast vorhin (*in einer Fraktionserklärung*) gefragt: Was tut der Kanton Zürich? Ich könnte dir jetzt sehr viel erzählen, aber ich möchte die Diskussion nicht strapazieren. Neben anderem haben wir zum Beispiel beim öffentlichen Verkehr eine Dekarbonisierungsstrategie. Wir investieren sehr viel in Elektrofahrzeuge und Elektrobusse.

Sie haben sie erwähnt, die Tarifmassnahmen. Wir haben nach sieben Jahren die Tarife wieder angepasst, mit 3,4 Prozent sehr massvoll. Wir haben nicht einmal die ganzen Kosten weitergewälzt. Wir haben nicht einmal die ganze Teuerung aufgerechnet. Ich glaube, angesichts dieser Situation ist es einfach richtig, dass diese Tarifmassnahmen beschlossen wurden, weil – das ist mir

wichtig zu betonen –, die Kostendeckung, der Kostendeckungsgrad ist im Kanton Zürich wichtig. Darauf sind wir auch stolz. Warum? Weil, wir wollen einen sehr umsichtigen Umgang mit den Finanzen. Das machen wir auch beim ZVV. Wir wollen den Franken anschauen, bevor wir ihn ausgeben. Wir haben ein hohes Kostenbewusstsein. Aber – und jetzt bin ich wieder bei den Tarifmassnahmen – wir wollen unseren Kundinnen und Kunden auch in Zukunft ein attraktives öffentliches Verkehrsnetz zur Verfügung stellen. Dabei sind wir auf entsprechende Mittel angewiesen. In diesem Sinne danke vielmals für die Zustimmung zum Rahmenkredit.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben somit Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkung; genehmigt.

I.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für römisch I der Vorlage 5919 stimmen 174 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II., III.

Keine Bemerkung; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Grundsätze mittel- und langfristige Entwicklung Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023

Vorlage 5918a

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben noch nicht bezahlt. Wir haben eben erst gesagt, dass wir bezahlen (*Vorlage 5919*). Das ist schon einmal ein wichtiger Schritt. Und schon gehen wir dazu über, wieder neu zu bestellen. Jetzt geht es nämlich um die ZVV-Strategie 2025 bis 2029 oder, um es korrekt auszudrücken, um die Grundsätze zur Entwicklung von Angeboten und Tarife im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanperiode 2025 bis 2029. Mit diesen Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des kantonalen ÖV mittelfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeiten des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) ab. Konkret werden die zukünftigen Rahmenkredite 2025/2026 und 2027/2028, also wieder je Zweijahreskredite, auf der Grundlage der heute beschlossenen Strategie fussen. Die Strategie muss sich auch an übergeordneten Vorgaben orientieren. Deshalb sind in der Periode 2025 bis 2029 keine S-Bahnausbauten möglich. Diese werden erst mit dem nationalen «ÖV-STEP 2035» (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) kommen. Hauptfokus der Strategie ist ein qualitativ hochstehendes und zuverlässiges ÖV-Angebot, dort, wo Marktpotenzial besteht. Der Nachsatz mit dem Marktpotenzial ist wichtig und setzt Angebotsausbauten, die nur ein beschränktes oder sehr beschränktes Passagierpotenzial aufweisen, durchaus gewollte Grenzen. Ich kann die ZVV-Strategie jetzt nicht in ihrer ganzen Breite darstellen. Ich beleuchte aber gerne die drei Themen, die in Minderheitsanträgen aufgegriffen werden. Erstens, der Kostendeckungsgrad soll gemäss Strategie stets über 60 Prozent gehalten werden. Diese Zahl möchten die SP und die Grünen streichen. Für sie genügt es, wenn die Ziele der Kostenunterdeckung textlich beschrieben sind, nämlich konkret, wenn die Kostenunterdeckung, Zitat, «auf höherem Niveau stabilisiert ist», Zitatende. Für die deutliche Kommissionsmehrheit ist der Kostendeckungsgrad ein nützlicher Indikator über die wirtschaftliche Führung des ZVV; der ZVV werde insbesondere über die Kostenunterdeckung beziehungsweise den Rahmenkredit politisch gesteuert. Dies rechtfertige, bedinge sogar eine konkrete Zielgrösse zu nennen.

Ein zweiter Minderheitsantrag möchte in der Strategie explizit erwähnen, dass für neue Versuchsbetriebe eine Anschubfinanzierung möglich ist. Dabei geht es um innovative neue Konzepte wie zum Beispiel Pikmi, wo Fahrzeuge

nur auf Bestellung per App verkehren. Die Kommissionsmehrheit weist daraufhin, dass dies bereits heute möglich ist, wie gerade der Pikmi-Versuch in der Stadt Zürich 2022/2023 gezeigt habe. Die Kommissionsminderheit möchte mit dem Ergänzungssatz allerdings ausdrücken, dass der Kantonsrat solche Versuche explizit begrüsst.

Drittens geht es um die Service- und Beratungsstellen vor Ort, sprich um bediente Bahnhöfe beziehungsweise bediente Verkaufsstellen. Dazu gibt die Strategie vor, dass deren Betrieb wirtschaftlich vertretbar sein muss. Eine Minderheit möchte ergänzen, dass die Verkaufsstellen für 90 Prozent der Bevölkerung an sämtlichen Wochentagen innerhalb von 20 Minuten mit dem ÖV erreichbar sein müssen. Dies mache den öffentlichen Verkehr an den Abenden und Wochenenden attraktiver, namentlich für den wachsenden Freizeitverkehr. Die Kommissionsmehrheit sieht darin teilweise einen Widerspruch zur wirtschaftlichen Vertretbarkeit des Betriebs. Wirtschaftliche Vertretbarkeit bedeute nicht, dass jede einzelne Stunde des Betriebs wirtschaftlich sein müsse, vielmehr sei damit sogar insgesamt eine leichte Kostenunterdeckung einer einzelnen Verkaufsstelle möglich. Sie möchte deshalb auf die Ergänzung verzichten. Dies mein Überblick über die Vorlage.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Bei seiner Entwicklung ist der ZVV mit sehr verschiedenen Herausforderungen und Anspruchshaltungen konfrontiert. Dies schlägt sich auch in den Minderheitsanträgen nieder. Grundsätzlich wird die Stossrichtung des ZVV von allen unterstützt. Wir unterstützen einen moderaten, nachfragebasierten Ausbau des Angebots im Hinblick auf den «STEP 2035», unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit. Hier haben wir, wie im vorangegangenen Traktandum, unsere Bedenken geäussert.

Der in diesem Bereich der Grundsätze eingebrachte Minderheitsantrag der SP, die Grenze des Kostendeckungsgrades nicht mehr aufzuführen, kann nicht unterstützt werden. Das je nach Kostendeckungsgrad grössere Defizit muss durch den Kanton und die Gemeinden getragen werden. Wir sind es dem Bürger schuldig, dass für das ausgezeichnete Angebot des ZVV auch ein entsprechender Preis verlangt wird.

Im Abschnitt «Verkehrsangebot und -infrastruktur» unterstützen wir die Stossrichtung grundsätzlich. Die Umsetzung der umwelt- und klimafreundlichen Bewältigung des öffentlichen Verkehrs muss mit Augenmass erfolgen und darf nicht zu massiven Teuerungsschüben führen. Zudem darf es im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung nicht zu einem weiteren Desaster führen, wie mit den neuen Elektro-Limmatbooten, welche bereits wieder in der Werft sind, da sie den Ansprüchen nicht genügen. Die weiteren geplanten Ausbauschritte müssen im Lichte der möglichen Finanzierung genau geprüft werden. Es dürfen keine Luxuslösungen verfolgt werden. Wir vertrauen dem

ZVV hier aber grundsätzlich. Den Minderheitsantrag betreffend Anschubfinanzierung unterstützen wir nicht. Der ZVV unterstützt, wo sinnvoll, neue Angebote.

Alle Ausbauten und Verdichtungen im Busnetz bringen gar nichts, wenn im Gegenzug – wie in der Stadt Zürich – Temporeduktionen den Busbetrieb behindern. Noch weniger Verständnis bringen wir gegenüber dem Abbau von Eigentrassees für den Bus zugunsten von Velowegen auf. Es ist ein Irrsinn, wenn der ÖV für Velomassnahmen beeinträchtigt wird.

In Bezug auf den Vertrieb der Tickets hat die SVP zwei Herzen in der Brust. Es ist uns grundsätzlich ein grosses Anliegen, dass sämtliche Nutzer, also auch die älteren Personen, welche sich nicht im Internet zurechtfinden, eine einfache Möglichkeit zum Erwerb von Tickets haben. Wir anerkennen die Bemühungen des ZVV, mit verschiedenen Vertriebskanälen Angebote für die ganze Bevölkerung zu schaffen. Es ist uns bewusst, dass wir hier im Hinblick auf die möglichen Kostenfolgen gewisse Einschränkungen beim Ticketbezug in Kauf nehmen müssen.

Der folgende Minderheitsantrag der SP ist aus unserer Sicht der Brüller. Kurz vor der Beratung in der Kommission haben wir hier über die Lockerung der Sonntagsverkäufe beraten. Die SP hat sich diesbezüglich vehement gewehrt, da dies dem Arbeitnehmer nicht zugemutet werden könne. Nun, bei den bedienten Verkaufsstellen soll dieses Argument kein Grund mehr sein, auf Öffnungszeiten an Sonntagen zu verzichten. Wenn es vermeintlich den eigenen Bedürfnissen dient, steht dem Arbeiten für gewisse Arbeitnehmer an Sonntagen nichts im Weg. Der ZVV ist hier bestrebt, wo wirtschaftlich sinnvoll, Öffnungszeiten in Zusammenarbeit mit der SBB zu gewährleisten. Aber einfach grundsätzlich Schalter an allen Wochentagen offenzuhalten, ist nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht tragbar.

Wir begrüssen weiter, dass sich der ZVV auf nationaler Ebene für eine effiziente und wirkungsvolle Fahrausweiskontrolle zur Einnahmensicherung einsetzt.

Wir stimmen dem Geschäft im Sinne der KEVU-Mehrheit zu und lehnen alle Minderheitsanträge ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr bleibt eine wichtige Stütze unserer Volkswirtschaft. Carmen Walker Späh (*Regierungsrätin*) hat das oft genug gesagt, und ich unterstütze sie darin immer wieder gerne. Deshalb ist die ZVV-Strategie alle zwei Jahre so wichtig. Und diese hier reicht bis ins Jahr 2029. Da weiss noch kaum jemand, wie unsere Mobilität aussehen wird. Aber wenn wir sie politisch nicht steuern, dann weiss ich, dass es nicht gut kommt. Leider gibt es bereits einige Anzeichen, dass es nicht nur gut kommt. Meine spezielle Aufmerksamkeit hat das Samstagsgespräch vom

16. Dezember 2023 im Tages-Anzeiger mit Thomas Sauter-Serveas erregt. Er sagt klar und deutlich, dass der ÖV aufzeigen muss, dass es ihn braucht, sonst wird es mittelfristig schwierig für die Subventionen zu argumentieren. Da der ÖV bezüglich Platz- und Energieverbrauch neben dem Velo- und Fussverkehr unschlagbar ist, muss der ÖV weiter eine wachsende Bedeutung haben. Dafür werden wir uns von der SP weiterhin vehement einsetzen. Aber ich sehe bereits heute beim ZVV beunruhigende Anzeichen. Dass der Billett-Verkauf in den Bussen eingestellt werden soll, ist trotz allen Hilfestellungen des ZVV ein Abbau des Service Public und ein Weg hin zu «Digital Only». Das tönt zwar immer sehr zukunftstrendig, doch vergisst man dabei leider immer wieder einige Menschen unserer Gesellschaft – verschiedenen Alters.

Nun werden auch noch die Mehrfahrtenkarten abgeschafft. Da wird es bei mir mit dem Verständnis wirklich schwierig. Auch die grossen Versprechen, dass zukünftig im Nachhinein immer der günstigste Tarif errechnet wird, tönt für sehr viele sehr schön. Aber Menschen mit knappem Budget müssen abschliessend bei Reiseantritt wissen, was es kosten wird, sonst wird es finanziell gefährlich und sie verzichten lieber auf die Reise. Das ist kein Service Public mehr. Darum braucht es auch in Zukunft von Anfang an eine klare Kostentransparenz.

Nun noch eine Kritik in die Vergangenheit, ganz speziell zur Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG): Wir haben bestellt, wie wir es vorher beim Kredit besprochen haben. Wir haben bestellt, aber wir bekommen schon längerer Zeit nicht mehr alles, was wir bestellt haben. Seit zwei Jahren sind einige Linien nicht in der Weise bedient, wie sie sollten. Dieser Zustand dauert schon zu lange, als dass man einfach nur von kurzfristigen Personalausfällen sprechen könnte. Das ist Missmanagement. Das muss sich ändern, sonst fällt der ZSG aus dem ZVV raus. Das wollen wir nicht.

Insgesamt stehen wir aber klar zum öffentlichen Verkehr in Zürich und zum ZVV. Darum haben wir diese Strategie genau gelesen und ein paar Anträge gestellt, auf die wir in der Detailberatung eingehen. Am Ende werden wir die Strategie und die Vorlage gutheissen. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Der öffentliche Verkehr soll weiterhin eine wichtige Rolle bei der Mobilität der Zukunft spielen. Dafür soll das Verkehrsangebot im Kanton Zürich weiterentwickelt werden. Für den Strategie-Horizont 2025 bis 2029 stehen die Projekte im Bereich von Tram- und Stadtbahnen im Vordergrund, auch liegt der Fokus auf der Entwicklung der Digitalisierung im Bereich des Vertriebs und bei der Tarifplanung als auch bei der Dekarbonisierung. Die FDP begrüsst diese Schwerpunkte ausdrücklich.

Bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Grossprojekte «MehrSpur Zürich-Winterthur» und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zirka 2035 erwartet der ZVV kaum einen Angebotsausbau im S-Bahnnetz der SBB. Der Fokus liegt darum in den nächsten Jahren auf dem Ausbau der Tram- und Stadtbahnen. Und gleichzeitig rechnet der ZVV mit einer Verschlechterung des Angebots im Busnetz gerade aufgrund der Tempo-Reduktionen im städtischen Gebiet. Diese Entwicklung finden wir seitens FDP sehr bedenklich, wenn auch das Busnetz immer weiter verschlechtert wird, obwohl das Angebot eigentlich seitens ZVV dasselbe bleibt.

Die FDP ist der Meinung, dass wir für den nationalen Ausbauschnitt 2050 im S-Bahnnetz bereits jetzt die Anliegen des Kantons Zürich deponieren sollten. Gebiete, die fast ausschliesslich an das S-Bahnnetz angeschlossen sind, sollen nicht über Jahrzehnte mit einem gleichbleibenden Angebot auskommen müssen. Zudem müssen wir dem Busnetz wirklich Acht geben und es nicht laufend verschlechtern. Wir sind überzeugt, dass die Regierungsrätin sowie der ZVV mit grossem Einsatz in Bern sich für den Kanton Zürich engagieren. An dieser Stelle einen grossen Dank.

Zu den Minderheitsanträgen: Wir werden alle drei ablehnen. Die Kostendeckung erachten wir als einen wichtigen Bestandteil der Strategie. Das Ziel von 60 Prozent soll öffentlich einsehbar sein. Auch den Zusatz zur Anschubfinanzierung für Versuchsbetriebe lehnen wir ab. Der ZVV hat uns in der Beratung versichert, dass er die Versuchsbetriebe auch ohne diesen Zusatz machen würde, sofern er es als sinnvoll erachtet. Wir begrüssen seitens FDP die Versuchsbetriebe, aber gleichzeitig dürfen die Kosten nicht komplett ausser Acht gelassen werden. Und zuletzt zu den Öffnungszeiten der Schalter, die insbesondere am Wochenende ausgedehnt werden sollen. Ich fand schon die süffisanten Bemerkungen der SVP sehr gut. Ich doppelte gerne nach. Wir begrüssen natürlich die Offenheit der SP gegenüber verlängerten Öffnungszeiten. Wir freuen uns schon heute auf die nächste Debatte zu den Sonntagsverkäufen. Wir gehen schwer davon aus, dass der SP nicht nur der Freizeitverkehr am Herzen liegt, sondern auch die Zürcher Bevölkerung, die am Abend oder am Wochenende Lebensmittel einkaufen will. Abschliessend nochmals ein grosses Dankeschön an den ZVV.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Nachdem wir vor zwei Wochen das Klimaziel in den Verkehrsrichtplan eingetragen haben, sprechen wir jetzt über das wichtigste Mittel zur Umsetzung. Der ÖV spielt bei der Dekarbonisierung des Verkehrs eine entscheidende Rolle. Im Gegensatz zu den Luftschlössern, welche wir beim vorherigen Postulat diskutiert haben. Die Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr – also konkret die Umlagerung des

MIV (*motorisierten Individualverkehr*) auf den ÖV – ist der Schlüssel Richtung Netto-Null beim Verkehr.

Wichtig bei der ZVV-Strategie ist es, dass diese darauf ausgerichtet ist, bis 2030 zusätzliche 13 Prozent des Verkehrsaufkommens zu übernehmen. So entspricht sie dem leider etwas veralteten Gesamtverkehrskonzept der Regierung. Das heisst, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs muss gegenüber der Attraktivität des MIV stark zulegen. Wenn man bei einem Siebenminutentakt zwanzig Minuten an der Bushaltestelle warten muss, weil alle Busse im Stau stehen oder wenn man bei einem Halbstundentakt wegen Stau den Anschlusszug verpasst – um ein weniger komfortables Beispiel zu nehmen – ist das ziemlich nervig. In erster Linie muss dazu die Busbevorzugung konsequent umgesetzt werden. Und bei Strassen mit häufigem Stau sind verflüssigende Massnahmen einzuführen. Sie merken jetzt, das sind eigentlich nicht Aufgaben des ZVV, sondern die des Amts für Mobilität. Vielleicht sollten Sie ihr Ziel etwas ernster nehmen, Frau Volkswirtschaftsdirektorin. Sie hätten es in der Hand.

Der Abschnitt Umwelt ist verglichen mit der letzten Strategie etwas knapper ausgefallen. Behandelt wird die Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie des ZVV. Man muss sich das einmal vor Augen halten: Der ZVV, verantwortlich für nur 3 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehr, ist erfolgreicher bei der Dekarbonisierung als der übrige Verkehr. Das Ziel bis 2040 CO₂-frei unterwegs zu sein, entspricht dem Ziel des Kantons. Fraglich ist natürlich, ob für die voraussichtlich wenigen, noch übrigbleibenden Dieselmotoren genügend CO₂-freie synthetische Treibstoffe vorhanden sein werden. Ich denke eher, der ZVV wird diesen Punkt nochmals überdenken müssen.

Ein ebenfalls wichtiger, aber auch nur sehr knapp gehaltener Abschnitt ist derjenige des hindernisfreien Zugangs. Wegen der Lebensdauer der Fahrzeuge wurde bei der Inkraftsetzung des Behindertengesetzes 2004 eine Frist von 20 Jahren festgelegt. Das ist nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist, dass die Busse jetzt zwar bis auf wenige Ausnahmen spontan mit Rollstuhl benutzbar sind, rund 40 Prozent der Bushaltestelle aber noch immer nicht. Als hätte man das in den Bauämtern nicht schon seit 20 Jahren gewusst. Immerhin hat der ZVV jetzt eine Lösung für einen Ersatzfahrdienst bereit. Wir treten auf die Vorlage ein und werden den Rahmenkredit genehmigen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Fraktion der Mitte wünscht einen stabilen und qualitativ hochstehenden Betrieb des ZVV und wo nötig einen angemessenen Ausbau des Fahrplanangebots und allenfalls der Bau neuer Infrastrukturen.

Selbstverständlich muss auch der öffentliche Verkehr seinen Teil zum Klima- und Umweltschutz beitragen. Entsprechend sind für uns die Hauptstossrichtungen in der Strategie passend, besonders die hohe Qualität des Angebotes sowie Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Da hat mich die folgende Aussage aufgeschreckt: In der Stadt Zürich wird überlegt, Eigenstrassees des ÖV zurückzubauen, um Platz für den Veloverkehr zu machen. Das hat zur Folge, dass Tram und Bus wieder vermehrt im Stau stehen. Die Effizienz des ÖV muss aber dringend erhalten bleiben oder sogar weiter ausgebaut werden. Ansonsten werden wieder mehr Personen auf den MIV umsteigen. Der MIV wird attraktiver. Im persönlichen Auto lebt es sich viel gemütlicher im Stau als im vollen Tram. Die Fraktion der Mitte ist mit der ZVV-Strategie und den Grundsätzen zur Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanperiode 2025 bis 2029 einverstanden.

Zu den Anträgen: Wir lassen den Kostendeckungsgrad von 60 Prozent bestehen. Der Kostendeckungsgrad von 60 Prozent kann nur durch eine realistische und trotzdem herausfordernde Zielsetzung erreicht werden, was der ZVV auch so beabsichtigt. Der ZVV hat den gesetzlichen Auftrag, einen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben. Der Kostendeckungsgrad von 60 Prozent ist ein wichtiger wirtschaftlicher Richtwert und muss aus diesem Grund weiter bestehen bleiben. Die Fraktion der Mitte lehnt diese Streichung ab. Anschubfinanzierung für Projekt kann der ZVV gemäss dem gesetzlichen Auftrag des ZVV schon heute unterstützen. Wir wurden über das Projekt Pikmi informiert. Leider war der Erfolg nicht sehr gross und der Kostendeckungsgrad zirka 6 Prozent. Die Fraktion der Mitte lehnt diesen Antrag ab.

Bediente Verkaufsstellen rund um die Uhr und an Wochentagen. Bediente Service- und Beratungsstellen möglichst überall vor Ort und mit langen Öffnungszeiten, auch an Wochenenden, sind aufgrund der kleiner werdenden Nachfrage nicht mehr wirtschaftlich. Das Verhältnis von Kosten und Nutzen stimmt an vielen Orten nicht. Der Betrieb muss wirtschaftlich vertretbar sein. Selbstverständlich muss es auch für Personen, die nicht digital unterwegs sind, möglich sein, Tickets zu lösen, zum Beispiel via Verkauf per Telefon. Die Fraktion der Mitte lehnt diesen Antrag auch ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): «Keine Flüge ins All», «Keine Missionen zum Mars», «Aber in 160 Gemeinden täglich» oder «Gemeinsam geht's vorwärtser» oder «2034 wird super – wir arbeiten jetzt schon daran». Mit diesen und weiteren farbenfreudig gestalteten Slogans wirbt der ZVV seit einem Jahr für seine Dienstleistungen. So erfrischend diese Kampagne daherkommt, so überzeugend ist sein Angebot. Und das schon seit vielen

Jahren, nämlich seit so vielen Jahren, dass die Marke ZVV eigentlich als neues Synonym für Konstanz und Zuverlässigkeit in Wikipedia (*Online-Enzyklopädie*) aufgenommen werden müsste. Auch die neue Strategie würde diese Adelung rechtfertigen, denn, wer mit einem derart sicheren und qualitativ hochstehenden Mobilitätsangebote Menschen weiterbringt, macht sich zum unverzichtbaren Pfeiler von Lebensqualität und überlebenswichtigen Vitaminpräparaten für eine starke Gesellschaftsvernetzung.

Wenn wir wollen, dass der ZVV auch in Zukunft auf der Erfolgsspur bleibt, können, nein, müssen wir heute als Rat mit der Annahme der vorliegenden Strategie die entsprechenden Weichen stellen. Auf dieser Grundlage wird es dem ZVV gelingen, die anstehenden Herausforderungen – in gewohnt hoher Qualität – anpacken und lösen zu können. Eine der grössten Herausforderung ist das Bevölkerungswachstum sowie die steigende Zahl von Beschäftigten, die möglichst umweltschonend und effizient von A nach B gebracht werden wollen. Apropos Umwelt: Der ZVV verursacht bekanntlich gerademal 3,2 Prozent der CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs im Kanton Zürich. Trotzdem hindert ihn das nicht, sich weiterhin ambitionierte Verlagerungs- und Klimaziele zu setzen. Ausdruck davon ist auch das Bekenntnis, dass der Modalsplit im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich bis 2040 von heute 32 Prozent auf mindestens 40 Prozent gesteigert werden soll. Der Erfolg des ZVV ist auch eine Folge davon, dass er in hohem Masse und mit grosser Fachkompetenz auf die Erwartungen und Wünsche der Politik eingeht. Das zeigt sich zum Beispiel beim Ausbau des Nachtnetzes, der ein grosser politischer Wunsch war und heute mit rund 27'000 Fahrgästen pro Nacht auch rentabel ist. Zu erwähnen ist im Weiteren der Service von ZVV-Contact, der Beratung und Verkauf von Tickets via Telefon ermöglicht. Der ist zu einer fast ebenbürtigen Alternative zum Schalterverkauf für nicht digital-affine Personen ausgebaut worden.

Zum gleichen Thema gehört das sogenannte Zeitticket im Busbetrieb, das im Hinblick auf die Aufhebung des Chauffeurverkaufs geschaffen wurde. Der Betrag für ein Ticket wird über ein Zahlterminal einkassiert und der Beleg dient als Fahrberechtigung im Bus. Solche Lösungen sind nicht zwingend rentabel, aber sie tragen wesentlich zur sehr hohen Kundenzufriedenheit bei. «Gibt der Zukunft die richtige Richtung» besagt ein weiterer Slogan des ZVV. Weil wir das auch als EVP wollen, werden wir die ZVV-Strategie 2025 bis 2029 mit Überzeugung unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich verzichte bei meinem Votum auf das Eingehen auf einzelne Ausbauthemen oder den Modalsplit. Das habe ich vorhin bereits ein wenig getan. Ich nehme die ZVV-Strategiedebatte zum

Anlass, konzentriert ein Thema anzusprechen, nämlich, dass beim ZVV beziehungsweise allgemein beim ÖV ein ziemlicher Push in Richtung Digitalisierung stattgefunden hat. Sie können mir glauben – ich selbst arbeite als Informatiker –, die Themen «Journey to the Cloud», «Microsoft 365» oder «Azure» sind mein tägliches Brot. Ich sehe durchaus, dass diverse Unternehmen hier Fahrt aufnehmen und immer mehr in Richtung Digitalisierung, immer mehr in Richtung Cloud gehen. Doch diesbezüglich unterscheidet sich der ZVV von einem Lebensmittelgeschäft, von einer Bank oder von einer Bar, in der man freizügig sagen kann, wir akzeptieren nur noch Twint (*bargeldloses Zahlungssystem*) oder Online-Bezahlung oder nur Bargeld oder welche Kombinationen davon auch immer. Der ZVV ist ein Monopolist ohne Alternative, wenn man den öffentlichen Verkehr nutzen will. Verstehen Sie mich nicht falsch; dies ist nichts Schlechtes, aber das bedingt, dass man alle inkludiert und möglichst tiefe Hürden bei der Benutzung schafft. Nun hegen sie meiner Ansicht nach ein bisschen gegenteilige Pläne. In den letzten Jahren ist bekannt geworden, dass Sie den Billette-Verkauf im Bus einstellen, zuletzt stellten Sie die Mehrfahrkarten ein und das Ende der Billett-Automaten wird bereits verkündet. All dies erfolgte bisher ohne brauchbare Alternativen, zumindest in meinen Augen. Zur Telefon-Hotline, die vorhin hoch angepriesen wurde, um Tickets zu bestellen, sogenannte Zeittickets: Mit Glück funktioniert so eine Telefon-Hotline dann hoffentlich besser als die Hotline irgendeiner durchschnittlichen Krankenkasse, bei der man eine halbe Stunde in der Wartschlange hängt. Doch wie ein Kind von acht Jahren, das vielleicht noch kein mobiles Telefon hat – denn nicht alle Eltern wollen, dass ihre Kinder mit sechs, sieben Jahren ein mobiles Telefon haben –, wie dieses Kind an der Bushaltestelle auf die Schnelle ein Ticket bestellen soll, das müssen Sie mir zuerst erklären. Eine Debit-Karte hat das Kind vermutlich auch nicht, um im Bus oder wo immer ein Ticket zu lösen. Das alles scheint mir ziemlich umständlich. Da sind wirkliche Lösungen aus meiner Sicht noch nicht vorhanden. Ich denke, es gibt Alternativmöglichkeiten. Wenn ich beispielsweise ins Ausland schaue – ich sage nicht, dass das das Gelbe vom Ei ist –, aber im Ausland ist es vielfach so, dass man an Kiosken oder Kleinverkaufsgeschäften Billette kaufen kann. Etwas in dieser Art habe ich bis jetzt vom ZVV noch nicht gehört.

Wir werden nicht das letzte Mal darüber sprechen. Ich persönlich habe diesbezüglich einen Vorstoss geplant, damit dieses Thema weiterhin auf der politischen Agenda bleibt. Ich will zum jetzigen Zeitpunkt nur anmerken, dass wir Handlungsbedarf haben. Es geht mir dabei auch um die ältere Bevölkerung und eben um die Kinder oder Leute, die nach wie vor lieber mit Bargeld bezahlen. Wir sollten hier die gesamte Bevölkerung abdecken. Dies ist zurzeit noch nicht der Fall.

Ich möchte noch kurz auf die Minderheitsanträge eingehen: Zum Kostendeckungsgrad habe ich mich bereits vorhin geäussert. Wir werden hier entsprechend abstimmen. Zum Minderheitsantrag der ergänzenden Mobilitätsangebote: Hier muss ich ehrlicherweise sagen, dass dieser Antrag ein wenig generisch unkorrekt ist, denn grundsätzlich kann man festhalten, dass die Förderung der innovativen Mobilitätsformen grossenteils durch andere Gefässe der Volkswirtschaftsdirektion abgedeckt ist. Ich verweise der Einfachheit halber auf die Vorlage 5841 zur zukünftigen Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen. Da es offenbar hier Lücken zu geben scheint, insbesondere in Bezug auf Rufbusse beziehungsweise es nicht schaden kann, wenn wir dies trotzdem annehmen, werden wir von der Alternativen Liste diesem Antrag zustimmen.

Ebenfalls zustimmen werden wir dem Minderheitsantrag bezüglich der Erreichbarkeit der Verkaufsstellen. Ich habe vorhin bereits darauf hingewiesen, was ich mir diesbezüglich vorstellen könnte, eben beispielsweise Kioske. Wir sind uns durchaus bewusst, dass eine Klausel mit 90 Prozent der Bevölkerung, je nachdem, wo man in der Stadt wohnt, unrealistisch ist. Grundsätzlich werden wir aber diesem Antrag zustimmen. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie haben mit der Strategie die einmalige Möglichkeit die Ziele der Strategie beim öffentlichen Verkehr regelmässig zu definieren, das heisst, Sie geben uns den Auftrag. Diesen Auftrag nehmen wir sehr ernst. Wie heisst dieser Auftrag? Es geht selbstverständlich auch darum, dass wir den Auftrag für neue Stadtbahnen oder Tramlinien entgegennehmen, wie sie im Moment bei uns in Erarbeitung sind; Glattalbahn-Verlängerung oder Tram Affoltern, die Fahrplanverdichtung oder die Taktverdichtung im Rahmen des Fahrplanverfahrens. Da sind wir stetig bemüht, uns für unsere Kundinnen und Kunden zu verbessern. Zu den Verbesserungen muss ich noch sagen, lieber Thomas Forrer, du hast (*in einer Fraktionserklärung*) gefragt: Was macht der Kanton? Wir haben im Kanton Zürich einen starken öffentlichen Verkehr. Der Kanton Zürich hat gesagt, der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität. Ich glaube, wir sind uns einig, dass wir diesem öffentlichen Verkehr, dem Erfolgsmodell ZVV, seit über 30 Jahren Sorge tragen. Wenn mir zu Ohren kommt, dass ein Gleis für das Tram oder ein Eigentrassee aufgehoben werden soll, also eine bestehende Anlage aufgehoben werden soll, dann werde ich bis ans bittere Ende dagegen kämpfen. Nicht mit mir, das muss ich Ihnen sagen. Ich werde für den öffentlichen Verkehr kämpfen, gegen jede Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs, auch wenn es nur um ein paar Sekunden geht. Ein paar Sekunden können sehr viel sein; ein paar Sekunden können dazu führen, dass man Anschlüsse verpasst. Und lieber Florian Meier, wenn du findest, ich

müsse mehr machen, dann gibt uns auch die Kompetenzen dazu. Wir haben die Position der Regierung zur ÖV-Initiative (*Vorlage 5948*) und zur Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*). Wir als Regierung des Kantons Zürich sind bereit, Verantwortung zu übernehmen, auch für eine Busbevorzugung zum Beispiel.

Der öffentliche Verkehr soll das Rückgrat der Mobilität bleiben. Ich frage mich, ob Sie das auch so sehen. Wir haben natürlich Herausforderungen. Ein Thema ist die Digitalisierung, die wurde erwähnt. Wir haben immer mehr Billette, die nicht mehr am Schalter oder nicht mehr an unseren Automaten bezogen werden, sondern digital. Das stellt uns vor Herausforderungen, was gut ist. Aber eine der Herausforderung ist sicher, dass irgendwann unsere Billett-Automaten in die Jahre kommen. Was den Verkauf bei den Buschauffeure anbelangt, haben wir Ihnen ja gesagt, dass dieser Verkauf beendet wird. Aber wir haben diesbezüglich ein sehr attraktives Angebot. Auch wenn Sie das vielleicht nicht so sehen, Kantonsrat Manuel Sahli, dieser Billett-Verkauf mit einem einfachen Telefonat, mit einem Festnetzanschluss oder einem Handy, also, ein Telefon ist immer irgendwo in der Nähe. Die Feedbacks, die ich dazu erhalten habe, beurteilen dies als ein sehr attraktives Angebot, insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmer, weil man ganz einfach das Billett bestellen kann – zugegeben, es braucht dazu einen Swissspass, aber nur diesen. Man kann sofort den öffentlichen Verkehr benutzen und bekommt dann die Rechnung. Bitte erzählen Sie das doch den älteren Verkehrsteilnehmenden, dass es dieses Angebot gibt. Wenn es noch bessere Lösungen gibt, Herr Kantonsrat Sahli, wir sind nicht dagegen; wir prüfen das ständig, um uns stetig zu verbessern.

Zu den Minderheitsanträgen möchte ich nicht mehr viel sagen. Wir wollen einen ambitionierten Kostendeckungsgrad; wir unterstützen heute schon innovative Projekte. Es braucht hier keine zusätzliche Motivation. Die Verkaufsstellen, die halten wir selbstverständlich offen, wenn es einen Bedarf gibt. Aber wir wollen uns nicht verpflichten, dass wir Verkaufsstellen offenhalten, die keinem Bedürfnis entsprechen.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Zustimmung zur Strategie. Ich kann Ihnen versichern, wir werden weiterhin sehr motiviert für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich kämpfen. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Somit haben wir Eintreten beschlossen-

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2025 – 2029

1 Ziele

a), b), c)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

d)

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Florian Heer:

d) Die Kostenunterdeckung wird nach dem geplanten Wegfall der Vorteilsanrechnung und infolge des höheren Preis- und Zinsniveaus sowie gesteigerter Energiekosten auf höherem Niveau stabilisiert.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr des Kantons Zürich ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte in der Schweiz. Nirgends sonst gibt es auf so einer grossen Fläche mit so unterschiedlichen Raumtypen so einen dichten öffentlichen Verkehr. Der Zürcher ÖV finanziert sich weit über die Hälfte selbst. Davon können andere Kantone und Verkehrsverbände nur träumen. Aber, wir sind darauf nicht sonderlich stolz, sondern fordern, dass das Angebot weiter ausgebaut wird, auch wenn es sich anfangs noch nicht sonderlich gut rechnet, da wir das Angebot eben nicht primär mit der Finanzbrille betrachten.

Der ZVV und das Amt für Verkehr respektive heute Amt für Mobilität haben seit Jahren intern das Ziel, den Kostendeckungsgrad über 60 Prozent zu halten. Da haben wir uns nie gross gewehrt. Nun soll diese Grenze aber neu fix und dick in die Strategie geschrieben werden. Das ist nicht nötig und darum falsch. Wir wissen zu wenig darüber, was in Zukunft geschieht. Es ist unnötig, solche Zahlen zu fixieren und damit jegliche Flexibilität aufzugeben. Darum verlangen wir mit diesem ersten Antrag, diesen Satz zu streichen und dem ÖV in Zürich für die weitere Entwicklung viel Luft zu lassen. Herzlichen Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der grösste Abschnitt in der Strategie ist der Abschnitt «Verkehrsangebot und -infrastruktur». Im erläuternden Bericht steht dazu, der ÖV solle das Rückgrat einer zeitgemässen Mobilität für alle bleiben. Für alle. Sie fragen sich jetzt vielleicht, was das mit dem Ziel der

Kostendeckung zu tun hat? Das ist ganz einfach: Der ÖV ist unbestritten das Rückgrat einer zeitgemässen Mobilität. Daran gibt es nichts zu rütteln. Und weil der ÖV den gesamten Kanton bedient, von Zweidlen bis Laupen, von Obfelden bis Oberstammheim ist der ÖV für alle da. Es ist klar, dass nicht alle Linien die gleich hohe Kostendeckung haben, wie beispielsweise die S12 mit über 115 Prozent. In der etwas älteren Anfrage (KR-Nr. 301/2015) der ehemaligen Kantonsrätin und Kantonsräte Lais (*Ruedi Lais*), Brunner (*Robert Brunner*) und Schaffner (*Barbara Schaffner*) sind die schlechtesten Linien mit knapp 8 Prozent in Eglisau und Bauma ausgewiesen. Ich glaube nicht, dass irgendjemand hier drin möchte, dass wegen eines Unterschreitens des Kostendeckungsgrades plötzlich Leistungen in der Peripherie gekürzt werden. Wir wollen dem ZVV auch bei unvorhersehbaren Ereignissen kein Bein stellen und stimmen dem Minderheitsantrag zu.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Es ist schon so, dass ein Unternehmen auch der Wirtschaftlichkeit Beachtung schenken muss. Das ist nicht falsch. Gleichzeitig hat der ZVV auch andere, mindestens so bedeutende Ziele. Eines der wichtigsten ist das Bestreben, möglichst viele Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Der ZVV selber führt dazu aus, dass dafür der wichtigste Hebel ein qualitativ hochstehendes, zuverlässiges ÖV-Angebot sei. Ein solches Angebot ist nun mal nicht immer kostendeckend, insbesondere wenn es neu lanciert wird oder wenn uns eine ungeplante Pandemie in die Quere kommt. Für solche Fälle kann ein fix auf eine Zahl festgelegter Kostendeckungsgrad nichts anderes als ein ärgerliches Hindernis sein. Denn, kann diese Zahl nicht erreicht werden, drohen entweder Leistungsabbau oder Tarifierhöhungen. Beides findet niemand lustig und schadet zudem übergeordneten Zielen, wie ich sie vorgängig schon genannt habe. Auf eine explizite Bezifferung des Kostendeckungsgrades auf 60 Prozent ist darum zu verzichten.

Abstimmung

Dem Kommissionsmehrheitsantrag wird der Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zu.

e)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. *Stossrichtungen*

Verkehrsangebote und -infrastruktur

a), b), c), d), e), f), g)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:
Die dynamischen und ...

... Im Vordergrund stehen Kooperationen. Für neue Versuchsbetriebe ist eine Anschubfinanzierung vorgesehen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Neben Kooperationen soll der ZVV auch selbst aktiv bei neuartigen Mobilitätsangeboten sein. Dazu sollen auch finanzielle Mittel bereitstehen.

In der Stadt Zürich hat die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) allein Pikmi versucht, der ZVV hat sich nicht daran beteiligt. Während der Corona-Pandemie war das äusserst schwierig. Eine Erkenntnis ist aber auch, dass so ein elektronisches Rufbussystem auf dem Land auch ein Versuch wert wäre.

Zudem läuft gerade das nationale Vernehmlassungsverfahren zum autonomen Fahren und zur Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen, kurz ÖStFV. Auch der Kanton Zürich soll durch den ZVV von diesen Finanzhilfen profitieren, muss dazu aber auch selbst bereit sein, eine Anschubfinanzierung vorzusehen.

Es hat mich gefreut, in der KEVU zu hören, dass der ZVV auch ohne Eintrag in der Strategie «neuartige Mobilitätsangeboten» mit einer Anschubfinanzierung fördern kann. Aber leider haben wir auch gelernt, dass der ZVV das noch nie gemacht hat. Das soll sich ändern. Wir verlangen mit diesem Antrag, dass die Strategie den ZVV zur Förderung einlädt.

Unsere Volkswirtschaftsdirektorin ist immer wieder stolz auf den Innovationspark und auf die Mobilitätsforschung, die dort geschieht. Da werden spannende Projekte hervorgehen, die der ZVV fördern kann und nun eben auch soll. Darum bitte ich Euch, dies in der Strategie festzuhalten, um Anschubfinanzierungen zu ermöglichen. In Anbetracht des Gesamtbudgets wird das noch lange in den Schwankungen untergehen und ist darum finanziell gut tragbar. Herzlichen Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Im erläuternden Bericht zur Strategie kann man lesen, dass für die Branche und den ZVV der Wille, belastbare und vertrauenswürdige Lösungen zu suchen, hoch sei. Mit anderen Worten: Der

ZVV ist offen, innovative Lösungen zu suchen. Für uns heisst das, der ZVV muss auch mal ausprobieren können, wie das beim Versuch Pikmi der Fall war, auch wenn vorderhand nicht automatisch eine hohe Rendite absehbar ist.

Für uns denkbar wären aber beispielsweise auch Versuche von zeitlich begrenzten oder flexiblen Buslinien zu beliebten Ausflugszielen in Randregionen, wo es heute grosse Probleme mit Wild-Parkierern gibt. Grundsätzlich geht es darum, Möglichkeiten zu schaffen und dem ZVV nicht Steine in den Weg zu legen. Wir versperren uns nicht vor der Zukunft und stimmen dem Antrag zu.

Abstimmung

Der Kommissionmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonrat beschliesst mit 86 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionmehrheitsantrag zuzustimmen.

Umwelt

Fahrgastinformation

Tarif

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Vertrieb

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

Trotz der raschen ... vor Ort festgehalten werden. Bediente Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs müssen für 90 Prozent der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr an sämtlichen Wochentagen innert 20 Minuten erreichbar sein. Ihr Betrieb muss jedoch wirtschaftlich vertretbar sein. Für Personen, ...

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Der ÖV ist eine wichtige Komponente, um aus der Klimakrise herauszufinden. 40 Prozent des CO₂-Ausstosses kommen vom Verkehr. Mehr ÖV ist also wichtig, wenn wir den Treibhauseffekt reduzieren möchten. Dafür muss der ÖV aber bequem sein. Ein Leben ohne Auto muss möglich sein. Dazu müssen gewisse Zusatzangebote, die dafür notwendig sind, die häufig eben nur am Bahnhof verfügbar sind, einfach zugänglich sein, beispielsweise der Gepäcktransport.

ÖV ist aber auch Service Public. Der Service Public soll für alle zugänglich sein. Beim Billett-Verkauf findet im öffentlichen Verkehr eine forcierte Digitalisierung statt. Wir haben die Geschichte mit den Mehrfahrtenkarten

schon zimal gehört. Diese forcierte Digitalisierung schliesst einen Teil der Bevölkerung vom ÖV aus. Die Angebote, die mit dem Telefon angedacht sind, sind einfach nicht praktikabel. Sie sind aufwendig, sie sind mühsam; es ist kein Ersatz dafür, was man jetzt abschaffen will. Wir waren deshalb schon sehr skeptisch bei der Abschaffung des Billett-Verkaufs im Bus. Es gibt zwar eine Ersatzlösung, dass man bis zur nächsten Umsteigestation mit Billett-schalter ein Billett kaufen kann, aber man muss feststellen, dass diese Verkaufsstellen nicht immer offen sind. Dass bediente Verkaufsstellen sehr wichtig sind, weiss auch der ZVV. So hat er in den Erläuterungen geschrieben, dass 90 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 20 Minuten eine bediente Verkaufsstelle mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss erreichen sollen. Diesen Teil möchten wir jetzt auch in die Strategie übernehmen mit der Präzisierung, dass dies an allen Betriebstagen so sein soll, denn klammheimlich wurden nämlich bei den Bahnhöfen die Öffnungszeiten massiv reduziert. Möchte man an einem Sonntag an einer bedienten Verkaufsstelle ein Billett kaufen, kann man das nach meinen Recherchen nur noch in Winterthur, Zürich, Uster und am Flughafen tun. Überall sonst hat man wesentlich mehr als 20 Minuten Wegzeit.

Die Verkaufsstellen haben eine wichtige Funktion für das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr hat einen siebentägigen Betrieb. Deshalb müssen die Verkaufsstellen auch an allen Betriebstagen zugänglich sein. Ich denke, der ZVV hat sich da etwas von der SBB über den Tisch ziehen lassen, weil sie vergessen haben zu präzisieren, dass die Verkaufsstellen auch an anderen Tagen offen sein sollten. Die Forderung des ZVV würde heute erfüllt, wenn die SBB fünf Minuten öffnen würde. Deshalb sind wir der Meinung, dass man dies ergänzen muss. Es ist eben nicht so, dass die Aussage von der Frau Volkswirtschaftsdirektorin gilt, dass die Schalter offen sind, wenn der Bedarf vorhanden ist. Das Problem ist, dass die Schalter sich betriebswirtschaftlich sehr schlecht lohnen. Selbst wenn man ständig am Schalter Schlange steht, zahlen die SBB wahrscheinlich noch drauf. Das heisst, sie haben ein Interesse, die Schalter zu schliessen. Wer regelmässig mit der Bahn fahren muss, weiss, dass er immer Schlange stehen muss. Das heisst, es wurde zu einem Zeitpunkt, wo der Bedarf bestand, aber es sich betriebswirtschaftlich nicht lohnt, so am Sonntag, die Schalter-Öffnungszeiten reduziert. Es ist deshalb unverzichtbar, dass wir diese offenen Verkaufsstellen haben, um einen bequemen ÖV zu gestalten, um das autofreie Leben zu ermöglichen und vor allem um den Zugang zum ÖV für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten.

Noch zur Bemerkung, die SP sei gegen den Sonntagsverkauf, aber auch gegen eine Reduktion der Schalteröffnungszeiten: Das Grundbedürfnis nach

Mobilität ist nicht ganz das Gleiche wie Sonntag-Shopping. Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsmehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen.

Marktkommunikation

Qualitätssteuerung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Finanzierung

Folgenminderheitsantrag zu 1. Ziele: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, David Galeuchet, Rosmarie Joss, Florian Meier:

Die Kostenunterdeckung ...

...ausgerichtet wird, planmässig entfällt. Der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung und des Kostendeckungsgrads 2025–2029 wird im Grundsatz wie folgt zugestimmt:

Fahrplanjahre	Strategieperiode				
	2025	2026	2027	2028	2029
Kostenunterdeckung (in Mio. Franken)	441,7	487,1	504,4	504,8	513,7
Kostendeckungsgrad ZVV	62,8%	61,1%	60,8%	61,5%	61,6%

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Über diesen Folgeminderheitsantrag haben wir bereits abgestimmt.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Wirtschaftlichkeit

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Da mich die Volkswirtschaftsdirektorin jetzt oft angesprochen hat, möchte ich Ihr antworten und sagen, ja, Sie stehen hinter dem öffentlichen Verkehr, Sie stehen hinter dem ZVV. Das freut uns Grünen natürlich besonders, weil, wie Sie haben gesagt, dass der ZVV und auch VBZ (*Verkehrsbetriebe Stadt Zürich*) zwei Erfolgsmodelle sind, die wir weiterhin kultivieren müssen. Wir haben auch einen hervorragenden ZVV-

Direktor, Dominik Brühwiler, der heute unter uns ist, der auch nun wirklich dafür sorgt.

Wir haben von Dekarbonisierung gesprochen. Es ist richtig, dass wir die wenigen diesel- und benzinbetriebenen Fahrzeuge im ZVV durch elektrobetriebene ersetzen. Das ist dann nur noch ein ganz kleiner Rest an CO₂, der da produziert wird. Wir wissen alle, eine Tonne CO₂ ist wahrscheinlich die effizienteste, wenn sie von einem Personenbus produziert wird, viel effizienter als wenn sie von einem Auto produziert wird, wo in der Regel nur eine Person, manchmal mehr, drinsitzen. Die Dekarbonisierung ist nicht primär Aufgabe des ZVV. Aufgabe des ZVV wäre dafür zu sorgen, dass an der Gesamtverkehrsleistung die Verteilung noch mehr auf sehr klimafreundliche Fortbewegungsmittel stattfindet, sprich noch etwas mehr vom MIV in den öffentlichen Verkehr. Das wären unsere grünen Wünsche, ungeachtet davon, dass der ZVV bereits jetzt ein Erfolgsmodell ist. Über den MIV gebe es auch sehr viel zu sagen: zu grosse Autos, zu viele Autos, zu schwere Autos und so weiter. Aber das gehört nicht in die Diskussion einer ZVV-Strategie.

II., III., IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 170 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5918a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt wie.

6. Reduktion der Tarifzonen im Weinland auf 3 Zonen und Einführung eines «Weinlandtickets»

Postulat Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen), Paul Mayer (SVP, Marthalen), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 13. Dezember 2022
KR-Nr. 482/2022, RRB-Nr. 264/7. März 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 7. März 2023 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen): Sehr geehrte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), vielen Dank für Ihre Ausführungen zu unserem Postulat und die umfangreiche Antwort.

Die Argumentation für die Ablehnung unseres Postulats ist für mich jedoch nicht ganz nachvollziehbar. Sie erläutern, dass das heutige Tarifzonensystem 1990 eingeführt wurde und sich in der Regel vier Gemeinden darin befänden und einen Radius von vier Kilometern umfasse. So seien auch die Tarifzonen im Weinland entstanden. Das System sei austariert und eine Veränderung an einer Stelle habe eine Implikation auf das Gesamtsystem.

Dazu möchte ich gerne Stellung nehmen: Ich attestiere diesem Regelwerk gerne historischen Wert und Langlebigkeit. Kurz nach dem Mauerfall (*in Berlin*) und noch vor der Wiedervereinigung Deutschland erschaffen, existiert unser Tarifverbundsystem schon gute 33 Jahre. Ich möchte aber hier dezidiert darauf hinweisen, dass sich der Kanton Zürich in den letzten 33 Jahren stark verändert hat und es durchaus Sinn macht, diesen Veränderungen regional auch Rechnung zu tragen.

Gewisse Gemeinden weisen ein starkes Bevölkerungswachstum auf, nicht so das Zürcher Weinland – das gebe ich zu. Die nördliche Randregion hat sich weniger stark verändert als die städtischen Gebiete und vor allem die Agglomeration. Mit rund 32'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind wir die am wenigsten dicht besiedelte Region. Wie angemessen der Vier-Kilometer-Radius und die Vier-Gemeinden-Regel hinsichtlich dieser Tatsache immer noch ist, muss, denke ich, genauer angeschaut werden.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wurde auch im Weinland ausgebaut und wird weiter ausgebaut. Dafür möchte ich mich zunächst herzlich bedanken. Aber leider erfolgt der Ausbau nicht in dem Ausmass wie in anderen Teilen des Kantons, was wahrscheinlich mit unserer geringeren Bevölkerungsdichte zusammenhängt. Daraus resultiert, dass gewisse Dörfer ab 20 Uhr stündlich nur eine direkte Anbindung haben und deshalb Reisende nicht die günstigste Zonenvariante wählen können, sondern es zu zusätzlichen Kosten kommt, weil sie eben einen Umweg nehmen müssen. Die Kombination von weniger gut ausgebautem ÖV und von gleich sechs Zonen im Weinland für 32'000 Einwohnerinnen und Einwohner macht den öffentlichen Verkehr doppelt unattraktiv und stellt gleichzeitig auch eine Ungerechtigkeit dar.

Mir erschliesst sich nicht, warum eine Wegstrecke im Weinland von 14,26 Kilometer gleich viel kostet, wie eine Strecke von HB Zürich nach Wädenswil, welche aber 25,26 Kilometer lang ist. Ist die kürzere Strecke teurer, weil die Fahrt im Weinland beispielsweise von Buch am Irchel nach Rheinau ins Hallenbad ganze 67 Minuten dauert und die Strecke am rechten Zürichseeufer meist nicht einmal 20 Minuten und es zudem noch sechs Verbindungen

pro Stunde gibt, während wir im Weinland genau eine Verbindung pro Stunde haben? Wofür zahlen wir hier so viel mehr? Sie sagen weiter, dass die Nachfrage für das obige Beispiel insgesamt gering ausfalle, und rechnen vor, dass im Jahr 2022 gerade mal 450 Einzel-Billette und Tageskarten für die entsprechende Tarifzone gekauft worden seien, was gerade mal 0.001 Prozent aller verkaufter ZVV-Tickets (*Zürcher Verkehrsverbund*) des Jahres 2022 entspreche. Was wollen Sie uns mit diesen Zahlen sagen? Hinter Winterthur leben auch noch Menschen; es gibt nicht nur Kühe und Felder. (*Heiterkeit*) Buch am Irchel hat 1038 Einwohnerinnen und Einwohner, Rheinau 1316. Auf die Gesamtbevölkerung der beiden Dörfer umgelegt, haben mit 450 Tickets fast 20 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner ein solches Ticket gekauft. Sehr geehrte Frau Verkehrsdirektorin, das finde ich durchaus eine sehr beachtliche Zahl für diesen Preis und diese lange Reise von 67 Minuten und dreimaligem Umsteigen. Ehrlich gesagt, war ich über die hohe Anzahl sehr überrascht. Sie sagen weiter, dass ein spezielles Ticket für das Weinland nicht nötig sei. Gut, vielleicht haben Sie eine bessere Idee. Wie wollen Sie für die Anwohnerinnen und Anwohner am nördlichsten Rand des Kantons den öffentlichen Verkehr im Sinne der Gleichbehandlung gestalten? Ein Zonenverbund mit Schaffhausen? Warum nicht. Wäre vielleicht eine gute Idee.

Der nördliche Zipfel Langwiesen bei Feuerthalen hat drei Anbindungen pro Stunde nach Zürich; zwei davon kosten als ganzes Ticket 23.20 Franken und gehen über Schaffhausen. Einmal pro Stunde kann eine günstigere Variante für 17.20 Franken innerhalb des Kanton Zürichs gewählt werden, welche dann aber fast 20 Minuten länger dauert. Also, wer in Langwiesen wohnt und nicht gerade Anhänger von «der Weg ist das Ziel» ist, wird sich für die teurere Variante entscheiden, sofern das Geld keine Rolle spielt. Auch die Verbindungen von Andelfingen via Schaffhausen Richtung Bülach und Oerlikon ist schneller als über kantonales Gebiet, der Preis aber fast doppelt so hoch. Es gäbe noch viele weitere Beispiele.

Sie sagen weiter, es seien nicht die Preise, sondern die Fahrplandichte, die Reisedauer und die direkten Verbindungen, welche über die Attraktivität entscheiden würden. Irgendwie stehe ich jetzt scheinbar etwas auf der Leitung: Eine attraktive Verbindung von Flaach mit dem ÖV nach Rheinau ins Hallenbad 67 Minuten, einmal pro Stunde, dreimal umsteigen und dann noch durch sämtliche Zonen des Weinlandes, nämlich sechs Zonen, erfüllt keine dieser Bedingungen.

In Ihrer Begründung für die Ablehnung unseres Postulats argumentieren Sie weiter, dass die Berücksichtigung von regionalen Interessen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung problematisch sei. Da gehe ich völlig ei-

nig mit Ihnen. Wir fordern ja gerade eine Gleichbehandlung mit anderen Regionen, weil dies im Moment für den nördlichen Kantonsteil nicht gegeben ist. Wir haben etliche Dörfer, welche nicht direkt an der Bahnlinie liegen. Diese haben weder einen dichten Fahrplan noch attraktive Reisezeiten. Zudem müssen Leute öfters umsteigen und als Bonus kostet eine Reise im Weinland fast doppelt so viel wie eine gleich lange Strecke anderswo im Kanton. Unter all diesen Gesichtspunkten erscheint uns eine Reduktion von sechs auf drei Zonen im Weinland als angemessen.

In der Antwort der Regierung wird die Befürchtung ausgesprochen, dass unser Vorstoss auch in anderen Regionen Begehrlichkeiten wecken würde. Also, wenn es scheinbar noch weitere Regionen gibt, welche auf eine Gleichbehandlung pochen, dann wäre es vielleicht Zeit, das ganze System den veränderten Gegebenheiten anzupassen; es hat sich in den letzten 33 Jahren viel verändert. Darum bitte ich Sie alle, dieses Weinländer Postulat zu unterstützen. Das ist ein erster Schritt für mehr Gleichbehandlung aller Kantonsteile, vor allem auch der Randregionen, und ein Anstoss zur Überprüfung des bestehenden Systems.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Die Regierung wird eingeladen aufzuzeigen, wie eine Reduktion der Tarifzonen im Weinland von sechs auf drei Zonen und ein Weinlandticket eingeführt werden könnte, um damit den öffentlichen Verkehr attraktiver und günstiger zu gestalten. Dies verlangt dieses Postulat. Wie Sibylle Jüttner in der Begründung eindrücklich aufzeigt, gibt es im Weinland zu viele und kleine Tarifzonen im ÖV. Die Jungen, die älteren Bevölkerungsgruppen und weitere, die mit dem ÖV unterwegs sind, werden im Weinland benachteiligt. Bei einer Korrektur werden die wenigen Preisausfälle durch die Mehreinnahmen durch mehr Fahrgäste nach einigen Jahren ausgeglichen und kompensiert. Jeder, der mit dem ÖV unterwegs ist, fährt nicht auf der Strasse.

Als Weinländer stelle ich in der Stellungnahme des Regierungsrates fest, dass der Regierungsrat nichts machen will, weil es anscheinend zu kompliziert ist. Wenn der Regierungsrat schreibt, dass dadurch eine Region bevorzugt wird, stimmt das einfach nicht, weil wir bis jetzt bei Ihrem angenommenen, sehr ausgewogenen System seit Jahren zu viel bezahlen und benachteiligt werden.

Ich bin der Meinung, dass es Möglichkeiten gibt, die Tarife anzupassen, so dass die Weinländerinnen und Weinländer nicht mehr im Nachteil sind, wenn sie im Weinland mit dem ÖV fahren. Ich bin auch sehr erstaunt über die Situation im nördlichsten Teil des Weinlandes, wo die Bevölkerung von Feuerthalen, Langwiesen und Flurlingen mit ihren Bahnhöfen quasi vom ZVV ausgeschlossen sind und für diese ungerechterweise Mehrkosten und

Mehrzeiten entstehen. Bitte lieber Regierungsrat, schauen Sie unser Anliegen an, wie es geht, und nicht, wie es nicht geht. Die SVP/EDU-Fraktion wird das Postulat überweisen.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Als ehemaliges Mitglied des Verkehrsrates ZVV kann ich nicht hinter dem wohlgemeinten Postulat stehen, obwohl wir ansonsten eine hochgelobte Zusammenarbeit bei Weinland-Vorstössen haben. Ich stütze mich auf den sehr ausführlichen und guten Bericht der Regierung ab. Gleichbehandlung ist angesagt. Die haben wir auch. Das Weinland mit zwei Prozent der Bevölkerung des Kantons Zürich und 20 Gemeinden ist sehr gut eingebettet im Verkehrsnetz.

Zuständig für Begehrlichkeiten ist zudem die Regionale Verkehrskonferenz. Wenn ich anschau, wie viele Gemeinden beim letzten Fahrplanbegehren einen Einwand gemacht haben, dann sind das mit sechs Stellungnahmen sehr wenige, wie ich bei meiner Rückfrage erfahren habe.

Es gibt sicher Verbesserungsmöglichkeiten. Ich denke da vor allem an die Erschliessung von Alten und Öhrlingen und von den Thurauen, einem Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Aber wie gesagt, der richtige Weg ist über die Regionale Verkehrskonferenz, über die Gemeinden mit Anträgen an den ZVV. Wir sind im Weinland sehr gut angeschlossen an die Zentren Winterthur, Zürich oder nach Andelfingen oder auch nach Schaffhausen und Frauenfeld.

Das Postulat ist ein schöner und gutgemeinter Wunsch. Ich hätte auch gerne eine direkte Verbindung vom Bahnhof Stammheim nach Zürich oder wie von den Grünen vorhin (*bei einem Votum bei einem vorangegangenen Traktandum*) gesagt worden ist von Oberstammheim nach Zürich. Wir stehen leider vor Ostern und nicht vor Weihnachten. Da können nicht alle Wünsche erfüllt werden. Die FDP wird das Postulat nicht unterstützen. Danke.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Sie wundern sich sicher, warum ich hier für die GLP spreche. Meine Interessenbindung: Ich bin Energie-Region-Beraterin des Zürcher Weinlands.

Aus dieser Tätigkeit heraus habe ich aus erster Hand mitbekommen, dass diese Reduktion der Tarifzonen ein Bedürfnis in der Region ist. Es ist naheliegend, mit dieser Einführung auch eine höhere ÖV-Auslastung und damit im nächsten Schritt einen Ausbau des Angebots zu verbinden. Obwohl wir das Bedürfnis nachvollziehen können, werden wir als GLP dieses Postulat ablehnen.

Dazu einige Ausführungen: Auf der einen Seite hat die Region seit letztem Jahr ein regionales Gesamtverkehrskonzept. Das ist eine gute Ebene, sich einzubringen und gemeinsam mit dem Kanton Massnahmen anzustossen. Ich

habe kurz dort nachgeschaut. Was ich gefunden haben, ist nicht die Idee des hier propagierten Weinlandtickets, sondern eine kantonsübergreifende Abstimmung der Tarifstrukturen und ein Pilotprojekt zur vernetzten Mobilität. Gemäss dem Regierungsbericht sind es in erster Linie Faktoren der Netzqualität, Fahrplandichte, Reisedauer, direkte Verbindungen und Zuverlässigkeit, welche die Attraktivität des ÖV ausmachen. Hier anzusetzen, wäre ein anderer Vorstoss. Sibylle Jüttner hat zwar an Beispielen aufgezeigt, dass es auch hier hapert, aber wie gesagt, mit diesem Vorstoss würden wir das nicht angehen.

Wie der Regierungsrat ausführt, ist das ZVV-System auf verschiedene Parameter austariert. An einer Schraube drehen, hat Auswirkungen auf das Gesamtsystem – das wurde vorhin schon erwähnt. Die Anliegen sind in der ZVV-Strategie einzubringen und über den Kanton auszutarieren. Das ist klar und deutlich hervorgegangen. Sie haben es alle mitbekommen: Gerade vorhin haben wir diese Geschäfte behandelt, die ZVV-Strategie und den dazugehörigen Rahmenkredit. Das war dort kein Thema. Ich habe die KEVU-Mitglieder explizit darauf hingewiesen, weil ich wusste, dass ich dieses Votum halten würde, dass dieses Postulat pendent ist und man doch die Anliegen der Postulantinnen und Postulanten aus den eigenen Reihen während der Beratung der ZVV-Strategie hätte aufnehmen können. Das war vorhin kein Thema. Ergo haben wir unseren Teil getan und werden heute Nein stimmen. Danke.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir Grünen unterstützen das Postulat mehrheitlich. Die Forderung der Reduktion der Tarifzonen im Weinland hat etwas für sich. Der Regierungsrat argumentiert in seiner ablehnenden Stellungnahme, ich zitiere: «Eine Tarifzone im ZVV umfasst in der Regel vier Gemeinden und hat einen Radius von vier Kilometern.» Zum Vergleich: Die Tarifzone 121 umfasst grosse Teile des oberen und mittleren Glatttals und reicht von Kloten bis Ebmatingen und von Oberglatt bis Schwerzenbach. Die Zone 121 umfasst somit elf Gemeinden mit einer Ausdehnung von 15 Kilometer und einem dichten ÖV-Netz mit hoher Taktfrequenz. Man kann länger Reisen im Zug und Bus unternehmen ohne die Tarifzone zu wechseln. Da stellt sich schon die Frage, ob die Ausgewogenheit des Tarifsystems für diese doch sehr unterschiedlich ausgestalteten Tarifzonen im Weinland mit sechs verschiedenen Tarifzonen und eben diese 121er-Tarifzone gewährleistet ist. Mit dem Postulat soll das Thema vertieft angeschaut werden. Das unterstützen wir. Einen Bedarf für ein Weinlandticket sehen wir aber nicht.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Jetzt kommt natürlich auch noch der Vierte aus dem hohen Norden. Ich kann es aber kurz machen. Kollegin

Jüttner und Kollege Mayer haben eigentlich schon alles Wesentliche gesagt. Ich schliesse mich ihnen vollumfänglich an. Die Mitte unterstützt selbstverständlich dieses Postulat. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir von der AL machen das Gegenteil; wir werden diesen Vorstoss ablehnen.

Es ist nicht so, dass der Vorstoss im Kern nicht ein berechtigtes Anliegen aufgreift. Aber er ist zu sehr auf Kirchturm-Politik beziehungsweise zu lokal formuliert. Die Tarifzonen – das wurde vorhin bereits angesprochen –, sind teilweise nicht ganz fair verteilt. Erwähnt wurde die Zone 121. Es gibt noch grössere Zonen, in denen man weiterkommt als im Weinland. Aber ich denke, das Weinland gesondert anzuschauen und die Einführung eines Weinlandtickets wäre sehr speziell. Da müsste man über ein Vorteilticket diskutieren. Es ist ein bisschen sehr spezifisch. Aber wir hätten nichts dagegen, wenn das Anliegen allgemeiner angeschaut würde, lehnen aber an dieser Stelle diesen Vorstoss ab. Besten Dank.

Urs Wegmann (SVP, Neftenbach): Auch ich bin der Meinung, dass die Antwort der Regierung etwas schwach ausgefallen ist. Ich sehe durchaus das Argument, dass es keine einfache Sache ist, an den Zonen und Tarifstrukturen herumzuschrauben. Ich kann auch das Argument nachvollziehen, dass man nicht für eine einzelne Region einen Sonderzug fahren will. Ich möchte aber kurz eine Zusammenfassung machen, wie ich die Antwort der Regierung – vereinfacht gesagt – verstanden habe: Es ist kompliziert und würde viel Arbeit machen. Darum lassen wir lieber die Finger davon. Damit bin ich nicht einverstanden. Der Zonenplan ist, wie schon gesagt wurde, etwa 35 Jahre alt. Es hat sich wirklich viel geändert. Was noch nicht gesagt wurde: Auch die Linienführungen haben sich gerade im Weinland ziemlich stark verändert.

Viele Argumente wurden schon genannt. Ich würde meinen, auch wenn es mühsam ist und sicherlich viele Diskussionen mit sich bringen wird, auch wenn es nie gelingen wird, alle glücklich zu machen, auch wenn es ein Krampf wird, meine ich, sind das keine Gründe, einfach nichts zu machen. Ich verstehe, dass man keine Sonderlösung für das Weinland machen möchte. Ich bitte die Regierung, die Überweisung dieses Postulates als Anlass zu nehmen, die Anliegen des Weinlandes aufzunehmen und das System für den ganzen Kanton zu überdenken. Nehmen Sie es gerne auch als Anlass, alles zu überdenken. Auch die Technologie hat sich verändert. Nehmen Sie es zum Anlass, das Zonensystem generell zu hinterfragen. Vielleicht gäbe es mit den heutigen technischen Möglichkeiten auch andere Lösungen. Denken Sie gross, nehmen Sie sich gerne auch etwas Zeit dafür, aber nehmen Sie die

Herausforderung an. Ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen im Rat für die Überweisung des Postulates.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Bei so vielen lokalen Interessen sehe ich schon, dass ich einen schwierigen Stand habe. Nichtsdestotrotz versuche ich, mit einigen sachlichen Argumenten die Haltung der Regierung zu erklären. Ich danke allen, die das unterstützt haben.

Es ist nicht so, dass der Regierung das Weinland nicht am Herzen liegt, dass das eine Region ist, die wir nicht gernhaben. Selbstverständlich gehört das Weinland zu unserem Kanton, und wir sind stolz darauf. Wir wissen, dass es schön und attraktiv und lebenswert ist. Aber ich muss Ihnen sagen, Sie haben über die Preise und das Angebot diskutiert, auch ein bisschen haben sie es vermischt. Der Preis – da bin ich dezidiert der Meinung –, war für die Benutzung des Angebots am Schluss noch nie matchentscheidend, sondern das Angebot, die Qualität des Angebotes. Das sehen wir auch im Ausland, zum Beispiel beim Neun-Euro-Ticket. Das hat nicht dazu beigetragen, dass ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten stattgefunden hat. Die Billett-Preise sind aus unserer Sicht untergeordnet. Was man aber sicher sagen kann, entscheidend ist das Angebot, die Qualität des Angebots. Daran arbeiten wir ständig. Da haben wir unsere Prozesse.

Sie haben vor wenigen Minuten einstimmig eine Strategie (*Vorlage 5918a*) beschlossen, vielen Dank, ebenfalls für den Rahmenkredit (*Vorlage 5919*). Sie haben bei der Strategie kein Wort gesagt, dass wir das Zonensystem anpassen sollen. Solche Diskussionen gehören dorthin. Sie haben beim Fahrplanverfahren, das wir zusammen mit den Gemeinden starten, die Möglichkeit sich einzubringen. Dann müssen es aber Ihre Gemeinden machen. Wir haben uns noch nie gegen eine Verbesserung des Angebots gewehrt; noch gar nie. Wir haben immer Lösungen gefunden, aber nicht über ein Postulat, zu dem wir Ihnen in zwei Jahren Bericht erstatten.

Schauen Sie, ein Weinlandticket, das tönt gut. Aber wir können doch nicht für jede Region ein spezielles Ticket machen. Ich bin nicht Profi in diesen Zonen- und Ticketsystemen. Aber eines kann ich Ihnen sagen, dass es sehr anspruchsvoll ist, dieses Zonen- und Ticketsystem zu bewältigen, dass es sehr kompliziert ist. Ich wehre mich gegen den Vorwurf, dass wir nichts tun wollten, dass wir uns nicht an die Arbeit machen wollten. Es ist anspruchsvoll, weil wir als ZVV nicht alleine sind, sondern wir sind in ein SBB-Netz, in ein übergeordnetes Netz, eingebunden.

Wir machen nicht nichts für das Weinland. Wir haben soeben das Gesamtverkehrskonzept «Weinland» erarbeitet. Am 1. November wurde es von der Region einstimmig angenommen. Weil wir hier so viele flammende Befürworter des Postulats haben, möchte ich Ihnen doch sagen, dass das Angebot

im öffentlichen Verkehr im Weinland als grundsätzlich gut eingeschätzt wurde – aus der Region. Wir haben aber auch gesagt, es gibt Verbesserungspotenzial. Das machen wir; Haltestellenabdeckungen, da werden wir uns bessern, selbstverständlich auch die bessere Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen ganz generell. Das haben wir bereits angepackt, auch ohne dieses Postulat. Auch wenn Sie dieses Postulat überweisen, schauen wir es uns selbstverständlich nochmals sorgfältig und gerne an. Das ändert aber nichts daran, dass wir über das Fahrplanverfahren und über die Strategie vorgehen müssen. In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 110 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 482/2022 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Viertelstundentakt Zürich – Affoltern am Albis – Zug

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten), Ronald Alder (GLP, Ottenbach), Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Marc Bochsler (SVP, Wettswil a. A.) vom 30. Januar 2023

KR-Nr. 34/2023, RRB-Nr. 434/5. April 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 5. April 2023 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): In Anbetracht des Siedlungsdrucks im Knonaueramt und der zunehmenden Bedeutung des Wirtschaftsraumes Zug für die Bewohnerinnen und Bewohner des Knonaueramts muss der Ausbau des ÖV an die Hand genommen werden, nicht erst nach 2050, sondern bereits heute. Zwischen Zürich und Affoltern haben wir einen Viertelstundentakt. Er fehlt aber zwischen Affoltern und Zug. Das ist der Kern des Postulates.

Für die ÖV-Förderung sind drei Dinge wichtig. Da zitiere ich die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*): «Erstens ein qua-

litativ gutes Angebot, zweitens ein qualitativ gutes Angebot, drittens ein qualitativ gutes Angebot.» Und genau das fordert das Postulat. Der Verkehr von und nach Zug soll möglichst klimaschonend und siedlungsverträglich abgewickelt werden, das heisst, vermehrt mit dem ÖV abgewickelt werden, damit das Wachstum eben nicht einseitig auf der Strasse erfolgt, wie das heute der Fall ist. Darum braucht es einen Viertelstundentakt nach Zug. Um den Viertelstundentakt anbieten zu können, braucht es Doppelspurausbauten, nicht notwendigerweise durchgehend, aber entsprechend an den nötigen Kreuzungspunkten.

Dieser Antrag des Viertelstundentakts wurde in der letzten Legislatur nicht nur von allen sechs Ämtler-Kantonsrätinnen und -Kantonsräten unterzeichnet, sondern ist auch identisch mit dem Antrag der Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK). Die ZPK hat mit finanzieller Unterstützung des Kantons, des Amtes für Mobilität, und des Kantons Zug im Jahr 2021 eine Grundlage für das Gesamtverkehrskonzept «Strategie ÖV» und «kombinierte Mobilität 2040» erarbeitet, welche klar zum Schluss kam, dass die Stossrichtung «S-Bahn stärken» die einzig zielführende Strategie ist. Die S-Bahn-Achse Zürich-Zug, sie bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung und der Siedlungsentwicklung. Die Gebiete abseits der S-Bahn werden über Zubringerbusse an das S-Bahn-Rückgrat angebunden. Die Betrachtung der Nachfragepotenziale ergab, dass eine massgebende Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr nur über ein attraktives Angebot Richtung Zug erreicht werden kann. Gemäss Gesamtverkehrsmodell 2016 des Kantons Zürich wird der ÖV-Anteil im Jahr 2030 Richtung Norden, also Richtung Zürich, mit 45 Prozent deutlich höher sein als Richtung Süden, also Richtung Zug, wo lediglich 14 Prozent prognostiziert werden. Ziel muss es sein, den ÖV-Anteil Richtung Zug ebenfalls auf gegen 45 Prozent zu steigern. Das gelingt aber nur mit einem durchgehenden Viertelstundentakt.

Der Doppelspur-Ausbau ist im kantonalen Richtplan vorgesehen. Der Zeithorizont für die Realisierung muss aber deutlich zeitnaher sein. Zu beachten ist, dass der Bund den Ausbau des direkten Zimmerberg-Tunnels ins Bauprogramm aufgenommen hat. Bereits 2035 wird für das südliche Knonaueramt der Weg über Zug schneller sein und mehr Verbindungen anbieten als der Weg um den Uetliberg herum über Altstetten nach Zürich. Diese fundamentale Änderung der Verkehrsströme muss heute aufgenommen und entsprechende Massnahmen zeitgerecht geplant werden.

Generell stellen wir fest, dass das Amt für Raumentwicklung die Dynamik der Siedlungsentwicklung im südlichen Knonaueramt nicht auf dem Radar hat. Der bisherige Betrachtungsperimeter endet für den Kanton Zürich an der Kantonsgrenze. Die Mobilität der Bevölkerung kümmert sich aber wenig um Kantonsgrenzen. Der Wirtschaftsraum Zug reicht weit in den Kanton Zürich

hinein, vor allem ins Knonaueramt. Das wird mit der heutigen Raum- und Verkehrsplanung nicht genügend abgebildet.

Bei der Mittelschulplanung muss sich der Kanton eingestehen, dass er die Dynamik der Entwicklung in Knonaueramt unterschätzt hat. Es ist zu befürchten, dass er denselben Fehler bei der Verkehrsplanung nochmals macht. Im Gegensatz zu Mittelschulen kann der Viertelstundentakt nicht mit Provisorien eingeführt werden. In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung des Postulats, dass die für den Viertelstundentakt notwendigen Aufbauten zeitnah an die Hand genommen werden können.

Marc Bochslers (SVP, Wettswil a.A.): Zunächst danke ich der Regierung für die Darstellung zur aktuellen Lage und die zukünftigen Perspektiven des Bahn-Infrastruktur-Ausbaus.

Es ist unbestritten, dass die fortlaufende Weiterentwicklung und Modernisierung unserer Bahninfrastruktur von immenser Bedeutung für den Kanton Zürich und die gesamte Schweiz sind. Ich erkenne an, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur hauptsächlich in der Verantwortung des Bundes liegt und sich im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms vollzieht. Es ist auch lobenswert, wie sich unser Kanton in den Planungsprozess einbringt, um die Interessen und die Bedürfnisse der Zürcher Bürgerinnen und Bürger zu vertreten.

Allerdings möchte ich auf zwei Punkte hinweisen: Ein Abschluss des Ausbaus bis 2050 mag aus administrativer Sicht verständlich sein. Dennoch frage ich mich, ob diese Zeitspanne unseren Bürgern gerecht wird. Das ist eine sehr lange Wartezeit, besonders in einer so dynamischen und wachsenden Region wie Zürich. Für mich persönlich bedeutet dies, dass ich mit 70 Jahren eventuell diesen Ausbau noch erleben darf. Dies ist doch schon eine sehr lange Zeit. Auch wenn der Hauptverantwortliche der Bund ist, dürfen wir nicht vergessen, dass unser Kanton das wirtschaftliche Zentrum der Schweiz ist. Daher wäre es wünschenswert, wenn wir auch auf kantonaler Ebene Initiative zeigen und nach Lösungen suchen, um den Ausbau voranzutreiben oder zumindest vorzubereiten. Ich bitte um Überweisung des Postulats. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten): Bei der Einreichung des Postulats waren wir uns eigentlich alle einig: Der Viertelstundentakt von Zürich nach Zug über das Säuliamt muss priorisiert werden. Die Mitte und AL stellen keine Vertreterinnen und Vertreter aus dem Bezirk, aber wenn sonst alle Parteien dabei sind, habe ich keinen Grund zur Annahme, dass von ihnen Gegenwind geweht hätte. Wir waren uns von links bis rechts einig, und das zu Recht. Denn erstens, das Säuliamt wächst schneller als in der Schätzung und

Vorhersage. Der Wohnungsnotstand in Zürich und Zug drängt die Menschen vermehrt ins Umland der Städte, wo das Wohnen zumindest noch halbwegs erschwinglich ist. Und mit den steigenden Bevölkerungszahlen wächst auch das Bedürfnis für die ÖV-Nutzung, vor allem wächst das Nutzungspotenzial. Denn, eigentlich wären 13 Minuten Pendelzeiten nach Zug oder 33 Minuten an den HB ziemlich okay, würde der Zug in Mettmenstetten nicht nur alle 30 Minuten fahren. Die 14-jährige Hannah hat das vor 13 Jahren ziemlich krass zu spüren bekommen, weil sie jeden Morgen während vier Jahren 29 Minuten auf dem kalten Steinboden vor dem Schulzimmer warten musste, um nicht wegen wenigen Minuten Verspätung oder wegen einer Minute Verspätung eine Absenz zu riskieren. Und alle, die auch nur halbwegs zu Pendelzeiten aus dem Säuliamt unterwegs sind, kennen das Gefühl, dicht an fremde Personen gedrängt, darauf zu warten, dass endlich die erlösende Stimme aus dem Lautsprecher den Namen des Ankunftsziel verkündet. Was ich damit sagen möchte: Wahnsinnig reizvoll ist die Nutzung des ÖV zumindest für Menschen aus Mettmenstetten, Knonau und Maschwanden nicht. Wenn wir also die Menschen, die heute den ÖV noch nicht benutzen, dazu bewegen wollen umzusteigen, dann muss man ihnen auch etwas bieten. Und das sollten wir wollen, denn die Klimakrise verbietet uns ein Weiter wie bisher, zumindest, wenn wir den Anspruch haben, auch in 20 Jahren noch einen lebenswerten Planeten zu bewohnen.

Darum ist es zweitens aus einer ökologischen Perspektive klar, dass da, wo das Potenzial für Verbesserungen besteht, dieses auch priorisiert genutzt wird.

Und drittens, das Postulat könnte vermeiden, Fehler zu wiederholen. Bei der Kantonsschule im Säuliamt hat man versagt. Sorgen wir doch dafür, dass dies hier nicht nochmals passiert, und zwar indem wir die Regierung dazu zwingen, sich auch wirklich mit dem Thema zu befassen und die Bedürfnisse des Bezirkes ernst zu nehmen.

Wir waren uns also einig, nur findet die Regierung formale Gründe, um dieses Postulat abzulehnen. Ich hoffe sehr, dass Sie, liebe Bürgerliche, Ihr Wahlversprechen, das Sie mit der Unterzeichnung dieses Postulats damals im Wahlkampf abgegeben haben, auch einlösen und weiterhin dafür stimmen. Besten Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Liebe Hannah Pfalzgraf, ich muss dich leider enttäuschen. Dieses Postulat wie das vorherige wurden kurz vor den kantonalen Wahlen von den lokalen Kantonsräten und Kantonsrätinnen eingereicht. Wir haben vorhin die ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund; Vorlage 5918a*) besprochen. Wie Frau Regierungsrätin in ihrem Votum ge-

sagt hat: Das Postulat bringt nichts. Der Bund ist dafür zuständig. Wir können via ZVV-Strategie Einfluss nehmen. Aber dieses Postulat, das bringt nichts. Die FDP, also unsere Altkantonsrätin Ariane Moser, hat das Postulat unterzeichnet. Wir waren aber damals schon sehr kritisch, ob dieses Postulat wirklich etwas bringt. Die Stellungnahme des Regierungsrats ist eindeutig: Es bringt nichts. Wir möchten wirklich nicht die Verwaltung belasten; wir wollen vorwärtsmachen. Die Regierungsrätin und die Volkswirtschaftsdirektion werden sich in Bern für diese Anliegen einsetzen. Aber dieses Postulat bringt nichts. Besten Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Vieles wurde schon gesagt. Das von uns miteingereichte Postulat fordert, dass sich der Regierungsrat für den raschen S-Bahn-Ausbau von Affoltern am Albis Richtung Zürich einsetzt, um einen Viertelstundentakt im nächsten Ausbau anbieten zu können.

Der Bezirk Affoltern ist ein sehr stark wachsender Bezirk; er erfährt einen enormen Siedlungsdruck von Zürich und von Zug her. Die ÖV-Verbindungen nach Zürich sind gut, diejenigen nach Zug nicht. Es ist deshalb ein Ausbau in Richtung Zug dringend angezeigt, auch das überkantonale Zusammenarbeiten.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, wir haben es gehört, aus fadenscheinigen Gründen, weil der Bund zuständig sei. Da könnten wir ganz viele unserer Tätigkeiten einstellen, wenn wir immer sagen würden, der Bund sei hier zuständig. Wir stimmen dem nicht zu, sondern sehen hier dringenden Handlungsbedarf. Schon gar nicht im Planungshorizont 2030 und dann Ausbau 2050, das geht uns viel zu lange. Das Wachstum des Bezirks Affoltern und die Erläuterungen des Regierungsrates zeigen auf, dass jetzt gehandelt werden muss. Es ist Zeit, dass sich der Regierungsrat jetzt für die Anliegen der Bevölkerung beim Bund einsetzt. Die Grünliberalen überweisen das Postulat.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Nach dem fünften WK (*Wiederholungskurs*) als Grenadier war Schluss, zumindest für Soldat Sommer. Den vorzeitigen Abgang verschuldete nicht mangelnde Begeisterung für die heldenhaften Gefechtsübungen unserer Einheit, sondern mein Rücken; er war für die Schweizer Armee offenbar zu wenig belastbar. Von einem ganz anderen Kaliber ist die Belastbarkeit unserer S-Bahnen, zum Glück, denn inzwischen sind sie auch das Rückgrat für die Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung im Knonaueramt und leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität auf der Südseite unseres Kantons. Dort wohnen bekanntlich Leute, die sich gerne mit ihrer Region identifizieren und aufmüpfig für Liebgewonnenes kämpfen, wenn dieses in Gefahr gerät, so geschehen bei der

Mittelschule für unseren Bezirk. Und für das Spital Affoltern gingen sie sogar auf die Strasse.

Und wenn man nun diese weit verbreitete Persönlichkeitseigenschaft beachtet, ist die gedämpfte Freude an einer amputierten S-Bahn umso verständlicher. Wer von Zürich nach Zug fahren will, hört in Affoltern allzu oft «Endstation». «Raumplanerisches» sei für diesen «ferrivia interrupta» verantwortlich, bekommen dann Reklamierende zu hören. Doch dummerweise wollen sich die Menschen nicht an die kantonale Idee halten, sich nur dort niederzulassen, wo urbane Zentren vorgesehen sind. Wieder einmal ein klassischer Fall von «Theorie trifft auf Realität». Die Verlierer dieser verfehlten Planung sind nun Dörfer im Knonaueramt, die nicht oder ungenügend an das Rückgrat S-Bahn angebunden sind. Das ist für Betroffene nicht nur mühsam, sondern widerspricht auch dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept und der ZVV-Strategie, denn diese streben bekanntlich eine deutliche Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖV an. Oder für fachbegriffhungrige Zahlenmenschen: Der Modalsplit ist von heute 32 Prozent auf 40 Prozent zu erhöhen. Mit einem planerischen Rückenschaden wie bei uns im Knonaueramt ist dieses Ziel allerdings niemals zu erreichen.

Dass die politischen Mühlen für Geschwindigkeitsexzesse saftige Strafen kassieren müssten, haben diese nie zu befürchten. Denn die Antwort des Zürcher Regierungsrates zeigt, dass Langsamkeit nicht nur in der Work-Life-Balance-Szene ein Thema ist. Er weist nüchtern und gänzlich humorfrei darauf hin, dass ein Angebotsausbau der S-Bahn nach Zug erst im Hinblick auf den Ausbauschnitt 2050 erfolgen kann, sofern er überhaupt in das Bahn-Ausbauprogramm aufgenommen wird. «Sachzwangmässig» und mit dem Wissen um die politischen Abläufe ist das alles nachvollziehbar. Enttäuschend ist dennoch, dass der Regierungsrat kein einziges Wort darüber verliert, ob er a) das Anliegen der Region versteht und b) bereit ist, sein ganzes Gewicht dafür einzusetzen, einen Ausbau der S-Bahn nach Zug noch vor Mitte dieses Jahrhunderts zu ermöglichen. Vielleicht müssten die unbeugsamen Säuliämterinnen und Säuliämter erneut aufbegehren, denen in Zürich den Marsch blasen und für ihre berechtigten Interessen kämpfen.

Die EVP vermisst das deutliche Bekenntnis der Regierung zu einer Wachstums-Region, der durch ein starkes S-Bahn Angebot der Rücken gestärkt werden muss. Sie wird daher das Postulat weiter unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Das Säuliamt, der Bezirk Affoltern, dieser Bezirk wächst und die Verbindungen, insbesondere nach Zug, haben ein wenig Nachholbedarf. Ich glaube, die Begründung, die ich jetzt bringe, hören Sie von mir nicht zum ersten Mal: Es ist quasi das Synonym zu «mehr Stras-

sen schaffen mehr Verkehr». Das hören wir jeweils auch in anderen Kontexten. Ich verweise hier nochmals auf die ZVV-Erfolgsgeschichte, von der wir wissen, dass, wenn wir ein besseres Angebot schaffen, dann auch die Nachfrage wächst. Und wenn wir den Modalsplit verändern wollen, wenn wir diesen korrigieren wollen, dann müssen wir auch entsprechende Angebote schaffen. Das Angebot aus Bern, ich habe es gehört, aber es überzeugt trotzdem nicht richtig, denn, wenn in der Politik etwas wirkt, dann ist es lobbyieren, um auf das Problem aufmerksam zu machen. Wenn wir kapitulieren, bevor wir es überhaupt versucht haben, wenn wir gar nicht erst richtig aufzeigen, dass das Problem besteht, dann passiert auch nichts.

Wir von der AL werden diesen Vorstoss überweisen. Und wenn es nötig ist, tragen Sie diesen Vorstoss nach Bern, weisen Sie daraufhin, dass hier ein Problem besteht, damit es hier vorwärtsgeht. Besten Dank.

Rafael Mörgeli (SP, Stäfa): Keine Angst, ich wohne nicht im betroffenen Bezirk, also von meiner Seite müssen Sie keine Partikularinteressen erwarten. Aber ich habe eine kurze Frage an die FDP: Ab wann startet für Sie der Wahlkampf? Ich frage das nur für die Bevölkerung, weil ab dann kann man sich offenbar nicht mehr darauf verlassen, dass Sie ihre Vorstösse auch ernst meinen. (*Heiterkeit*)

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich sage es auch hier: Es ist nicht so, dass der Regierungsrat nicht weiss, was in diesem Kanton passiert. Es ist auch nicht so, dass der Regierungsrat kein Herz für das Knonaueramt hat, überhaupt nicht. Es ist auch nicht so, dass der Regierungsrat nicht weiss, was dort läuft und dass das eine sehr ansprechende und attraktive Gegend ist, auch eine pulsierende Gegend. Selbstverständlich wissen wir das. Vielleicht bin ich jetzt ein wenig Spielverderberin, aber es gibt so etwas wie Zuständigkeiten, Prozesse und Abläufe. Das ist natürlich nicht wahnsinnig attraktiv, das zu sagen, aber ich mache es trotzdem.

Zum einen ist es so, dass wir, ich sage es nochmals, dafür eine Strategie haben. In der Strategie haben Sie kein Wort zum Knonaueramt verloren. Nun kommen Sie mit einem Postulat, das eigentlich in die Strategie gehört. Wenn es um das ZVV-Angebot geht, dann gibt es die Angebotsausbauten, die wir über unsere Fahrplanverfahren regeln. Aber in diesem Fall wird das noch komplizierter: Das Schweizer Volk und Sie alle wollten mit FABI, Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, und STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*), dass der Bund zuständig ist. Wir hatten eine nationale Abstimmung. Seither ist es nicht mehr der ZVV, der darüber bestimmt, sondern der Bund. So ist es nun mal, auch wenn das vielleicht etwas unbequem ist. Man muss vielleicht zugeben, dass man damit

ein wenig Einfluss verloren hat. Das haben wir damals diskutiert. Also, die Rahmenbedingungen, die setzt der Bund fest.

Natürlich ist es so, dass es schon etwas schwer ist, wenn man dann sagen muss, wie wir das in der Postulatsantwort getan haben, dass erst 2026 wieder in Bern über dieses Anliegen befunden werden kann, dass es dabei aber quasi um eine Konsolidierung geht und nicht um die grossen Schritte. Natürlich kann ich dann vom Knonauseramt sprechen, aber ich muss Ihnen jetzt schon sagen, ich bin nicht die Einzige in der Schweiz, die da Interessen einbringt. Natürlich ist es auch schwierig, Ihnen zu den Angebotsausbauten 2035 sagen zu müssen, dass das dann erst per 2050 ist. Und schauen Sie, mir geht das auch alles zu langsam, aber so ist es nun mal in der Schweiz. Das betrifft nicht nur die ÖV-Ausbauten, das betrifft unsere Infrastrukturausbauten generell.

Aber etwas möchte ich Ihnen schon versichern, dass ich zusammen mit dem ZVV mein ganzes Gewicht in Bern jederzeit und jeden Tag für die Interessen des Kantons Zürich einbringe, auch wenn ich Ihnen Resultate nicht immer auf dem silbernen Tablett servieren kann. Der Vorwurf, ich täte das zu wenig, den kann ich nicht gelten lassen, das muss ich Ihnen sagen. Der ZVV mit meiner Unterstützung – ich bin auch Mitglied der KÖV, also der Direktorenkonferenz des öffentlichen Verkehrs –, ich kann Ihnen sagen, wir tun alles, wirklich alles, die Interessen des Kantons Zürich im öffentlichen Verkehr für unsere Bevölkerung hochzuhalten und engagieren uns entsprechend. Aktuell, Sie haben es vielleicht gelesen, ist es uns gelungen, den Meilibachtunnel, die Vorfinanzierung auch in den Ausbausritt zu nehmen. Was will ich damit sagen: Wir engagieren uns, wir kämpfen für den öffentlichen Verkehr, Ihr Anliegen ist bei uns sowieso gut aufgehoben, aber zaubern kann ich auch nicht. Ich habe leider keinen Zauberstab à la Harry Potter, mit dessen Hilfe ich Ihnen alles versprechen und einhalten kann. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 34/2023 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der Grünen zu «Noch 16 Jahre bis Netto-Null – was trägt der Verkehr dazu bei?»

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Das vergangene Jahr 2023 war ein Jahr der Klimaextreme. Es war weltweit mit Abstand das heisseste Jahr seit gemessen wird. Die Wassertemperaturen der Meere waren auf einem neuen Höchststand. Die Schweizer Gletscher haben in nur zwei Jahren nochmals 10 Prozent ihres Volumens verloren, und die Zahl von Überschwemmungen und Dürren hat weltweit drastisch zugenommen. Die Klimaforscherinnen und -forscher sagen, dass die Klimaerwärmung sich nicht abgeschwächt hat, sondern sich im Gegenteil weiter beschleunigt hat. Dies, weil der Ausstoss an CO₂ und anderen Klimagasen ebenfalls nicht abgenommen, sondern weltweit nochmals zugenommen hat.

Aber was machen wir in der Schweiz? Die bürgerlichen Mehrheiten im National- und Ständerat haben gerade ein völlig zahnloses CO₂-Gesetz verabschiedet. Sie missachteten damit den Willen der Stimmbevölkerung. Diese hat sich im Juni 2023 mit Annahme des Klimaschutzgesetzes für eine Halbierung des CO₂-Ausstosses bis 2030 ausgesprochen. Das ist in sechs Jahren. Was macht der Kanton Zürich? Im Bereich der Gebäudeenergie machen wir rasante Fortschritte. Seit Inkrafttreten des Energiegesetzes werden 99 Prozent der abgelaufenen Öl- und Gasheizungen durch klimafreundliche Lösungen ersetzt. Wenn das so weitergeht, kommen wir im Bereich der Gebäude bis 2040 auf Netto-Null. Im Bauwesen dürfen wir ebenfalls entscheidende Fortschritte und Pionierleistungen erwarten, besonders im Bereich Kreislaufwirtschaft, sodass bald weniger Material, Energie und Transport-Aufwand zu deutlich weniger CO₂-Ausstoss führen werden.

Das Tabu beim Klimaschutz ist bis heute der Verkehr. Oder muss man in der Schweiz die heilige Kuh sagen? Der private Auto- und Lastwagenverkehr trägt gegenwärtig zu über 30 Prozent des inländischen CO₂-Ausstosses bei. Doch die Entwicklungen gehen in die falsche Richtung. Erstmals ist der Verkauf von neuen Elektroautos wieder zurückgegangen. Gleichzeitig werden die Neuwagen immer grösser, schwerer und verbrauchsintensiver. Auch die Elektroneuwagen werden leider immer grösser und verbrauchen immer mehr unnötige Energie.

In der Volkswirtschaftsdirektion, namentlich im Amt für Mobilität, sind das allerdings – so unsere Wahrnehmung – keine wichtigen Themen. Man spürt bis heute wenig Willen, die Dekarbonisierung ernsthaft anzugehen. Wenn aber die Motorisierungsart und die Grösse der privaten Fahrzeuge immer noch integral zur liberalen Weltanschauung gehören, dann ist klar, dass diese

Sorte von Liberalismus angesichts der Klimakrise dereinst versagen wird. Wir können Ihnen versichern, dass auch mit einem kleinen und leichten Fahrzeug und einer suffizienten Motorisierung die Freiheit einem nicht abhandeln kommt.

Auch das Tempo-30-Verbot, zu dem sich die Volkswirtschaftsdirektion letzte Woche bekannt hat, hat mit Liberalismus wenig zu tun und ist bloss ein Ablenkungsmanöver von der bis heute vernachlässigten Aufgabe des Klimaschutzes. Es sind gerade zwei Wochen her, seit dieser Rat mit 170 Stimmen, inklusive SVP, im Richtplan festgeschrieben hat, dass das Ziel der Gesamtverkehrsstrategie im Kanton Zürich Netto-Null bis 2040, spätestens aber bis 2050 ist. Deshalb fordern wir die Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) höflich auf: Bitte beginnen Sie damit, echte und wirksame Klimaschutzmassnahmen im Bereich Verkehr zu erarbeiten und umzusetzen. Der Kantonsrat und die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich haben den politischen und rechtlichen Boden dafür längst vorbereitet.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Kostenübernahme bei der Herkunftssuche Betroffener von illegalen Auslandsadoptionen**
Motion Sibylle Marti (SP, Zürich), Andrea Gisler (GLP, Gossau), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Judith Stofer (AL, Dübendorf)
- **Mehr als BIP – Ökonomie des Wohlergehens**
Postulat Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon), Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf)
- **Effektivität und Effizienz der Zürcher Gymnasien?**
Postulat André Müller (FDP, Uitikon), Rochus Burtscher (SVP, Dietikon), Monika Wicki (SP, Zürich), Nadia Koch (GLP, Rümlang), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Marku Schaaf (EVP, Zell), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf)
- **Prüfung der Einführung von Familienergänzungsleistungen im Kanton Zürich**
Postulat Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit
- **Wahrung aller politischen Rechte ohne zwingende Veröffentlichung der Privatadresse**
Postulat Chantal Galladé (GLP, Winterthur), Marc Bourgeois (FDP, Zürich), Elisabeth Pflugshaupt (SVP, Gossau), Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil), Leandra Columberg (SP, Dübendorf)
- **Pestizide in kantonalen Naturschutzgebieten**

- Postulat *Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Theres Agosti (SP, Turbenthal), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Michael Bänninger (EVP, Winterthur), Manuel Sahli (AL, Winterthur)*
- **Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Härtefalleinschlag beim Eigenmietwert**
Parlamentarische Initiative *Marc Bochslers (SVP, Wettswil), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen), Patrick Walder (SVP, Dübendorf)*
 - **Beim Schutzstatus S drängen sich Massnahmen auf.**
Interpellation *Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil)*
 - **Erbschafts- und Schenkungssteuer im Kanton Zürich**
Anfrage *Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf)*
 - **Finanzielle Auswirkungen der Volksinitiative «Maximal 10% des Einkommens für die Krankenkassenprämien (Prämien-Entlastungs-Initiative)» für den Kanton Zürich**
Anfrage *Mario Senn (FDP, Adliswil), Jörg Kündig (FDP, Gossau), Martin Huber (FDP, Neftenbach)*
 - **Das Internet – Für die Zürcher Gesetzessammlung im Kanton Zürich Neuland?**
Anfrage *Rafael Mörgeli (SP, Stäfa), Davide Loss (SP, Thalwil)*
 - **S-Bahn-Haltestelle Winterthur Försterhaus**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur), Thomas Anwander (Die Mitte, Winterthur), Manuel Sahli (AL, Winterthur)*
 - **Externe Experten der Züricher Staatsanwaltschaft**
Anfrage *Donato Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen), Mario Senn (FDP, Adliswil), Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach)*
 - **Verzögerung bei der Einführung eines schweizweiten Betriebsregisterauskunft – bleiben die deliktpräventiven Auswirkungen auf der Strecke?**
Anfrage *Davide Loss (SP, Thalwil), Jörg Kündig (FDP, Gossau)*
 - **Erhöhtes Parkinson-Risiko durch Pflanzenschutzmittel**
Anfrage *Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Hans Egli (EDU, Steinmaur), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim)*
 - **Nachhaltige und bedarfsgerechte Offene Kinder- und Jugendarbeit im Kanton Zürich**
Anfrage *Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil), Roger Cadonau (EDU, Wetzikon), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Nicola Siegrist (SP, Zürich), Christa Stünzi (GLP, Horgen), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)*

Rückzug

- **Reservenmanagement bei Hochbauvorhaben des Kantons Zürich**
Postulat *Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Gabriel Mäder (GLP, Adliswil)*, KR-Nr. 323/2023

Schluss der Sitzung: 17:45 Uhr

Zürich, den 25.03.2024

Die Protokollführerin:
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
15. April 2024.