


206. Sitzung, Montag, 14. Februar 2011, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 13601*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 13601*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 13601*

2. Verkehrstechnische Massnahmen in der Zone für verkehrsintensive Einrichtungen in Affoltern a. A.

 Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.),
 Eva Torp (SP, Hedingen) und Lisette Müller (EVP,
 Knonau) vom 7. Februar 2011

 KR-Nr. **40/2011**, Antrag auf Dringlicherklärung *Seite 13602*
3. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

 Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010 und
 geänderter Antrag der KEVU vom 14. Dezember
 2010 **4718a**

 (gemeinsame Behandlung mit Vorlage **4717**) *Seite 13605*
4. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2011

 Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010 und
 gleichlautender Antrag der KEVU vom 14. Dezember
 2010 **4717**

 (gemeinsame Behandlung mit Vorlage **4718a**) *Seite 13605*

Verschiedenes

- Begrüssung des Generalkonsuls der Volksrepublik
China Seite 13627
- Sitzungsplanung..... Seite 13665
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 13665

Geschäftsordnung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird das Wort zur Geschäftsliste gewünscht? Das ist der Fall.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir haben es bei der Geschäftsliste, bei den Verhandlungsgegenständen mit einem kleinen Fehler zu tun. Es ist zwar richtig, dass wir eine gemeinsame Behandlung der Vorlagen 4717 und 4718a machen. Es ist aber falsch, wenn wir die Vorlage 4718a vor der Vorlage 4717 behandeln, so wie sie traktandiert ist. Wir müssen die Reihenfolge beachten. Lassen Sie mich das begründen: Die Vorlage 4717 betrifft das Jahr 2011, also das laufende Jahr. Die Vorlage 4718a betrifft die Fahrplanjahre 2012 bis 2016, also die nachgelagerten Jahre. Es wäre also falsch, dies zu vermischen und zu glauben, mit dem Rahmenkredit würde etwas bezahlt, das man vorher bei den Grundsätzen bestellt. Es ist also richtig so, dass man zuerst den Rahmenkredit für das laufende Jahr und danach die Grundsätze für die zukünftigen Jahre 2012 bis 2016 beschliesst.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird das Wort weiter gewünscht? Das ist nicht der Fall. Sie sind einverstanden, dass wir diese beiden Vorlagen in umgekehrter Reihenfolge behandeln. Es ist natürlich sowieso gemeinsame Behandlung, aber wir werden das auch bei der Abstimmung so machen.

Nun fahren wir fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf vier Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [329/2010](#), Gesamtüberblick Naturschutzausgaben
Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)
- KR-Nr. [336/2010](#), Subventionierung des Grosssägewerkes Mayr-Melnhof Swiss Timber (MM) in Graubünden
Martin Farner (FDP, Oberstammheim)
- KR-Nr. [337/2010](#), Stark wachsender Vernehmlassungsaufwand
Willy Germann (CVP, Winterthur)
- KR-Nr. [339/2010](#), Bekämpfung invasiver Pflanzen
Andrea von Planta (SVP, Zürich)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Bewilligung eines Beitrags aus dem Lotteriefonds zugunsten der Stiftung Zürcher Kunsthaus und die unentgeltliche Einräumung eines Baurechts zugunsten der Stiftung Zürcher Kunsthaus**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage [4761](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Sicherstellung der Saatgutversorgung für die gentechnikfreie Landwirtschaft**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. [269/2006](#), Vorlage [4764](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 204. Sitzung vom 31. Januar 2011, 14.30 Uhr

2. Verkehrstechnische Massnahmen in der Zone für verkehrsin- tensive Einrichtungen in Affoltern a. A.

Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.), Eva Torp (SP, Hedingen) und Lisette Müller (EVP, Knonau) vom 7. Februar 2011

KR-Nr. [40/2011](#), Antrag auf Dringlichkeit

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Affoltern hat eine neu geschaffene Zone für verkehrsin- intensive Einrichtungen entlang dem 700 Meter langen Kantonsstrassenabschnitt zwischen dem Autobahnanschluss und dem Bahnhof Affoltern. Es stehen bereits Baubewilligungen für zwei Fachmärkte mit je 4000 Zu- und Abfahrten pro Tag im Bewilligungsverfahren. Ein dritter Fachmarkt dieser Grössenordnung ist in dieser Zone möglich. Zudem steht eine grosse Arealüberbauung mit Gewerbe und Wohnungen an. Es ist insgesamt mit 15'000 zusätzlichen Fahrten pro Tag zu rechnen. Auf diesem Kantonsstrassenabschnitt, der im Gegenverkehr einspurig angelegt ist, verkehrt der gesamte Postautoverkehr zwischen dem Kanton Aargau, Obfelden und Ottenbach und dem Anschlussbahnhof Affoltern. Es ist eine regionale Lebensader für den öffentlichen Verkehr, die direkteste Verbindung aus dem Freiamt und dem Kelleramt in die Stadt Zürich.

Es scheint mir eine Selbstverständlichkeit zu sein, dass bei Projekten in dieser Grössenordnung die Verkehrserschliessung vorgängig zu gewährleisten ist und der Kanton seine Verantwortung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden hierfür wahrnehmen muss. Der Kanton muss Hand bieten, ist aber auch verantwortlich dafür, dass der öffentliche Verkehr, aber auch der Langsamverkehr unbehindert und sicher zirkulieren kann. Wir kennen die Situation von andern Orten, zum Beispiel in Dietlikon, wo das Verkehrschaos perfekt ist. Nachträglich nach einer Lösung zu suchen ist immer schwieriger, als vorher zu planen.

Die Zeit drängt, weil die Planungszone im Frühsommer ausläuft und Migros und Hornbach ihre Fachmärkte so bald wie möglich bauen wollen. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen. Danke.

Jakob Schneebeli (SVP, Affoltern a. A.): Dieses Postulat ist weder dringlich noch sonst irgendwie nützlich, es ist bestenfalls Zeugnis eines nicht besonders ausgeprägten Demokratieverständnisses der Postulanten.

Am 29. November 2010 hat die Gemeindeversammlung Affoltern beschlossen, eine kleine Zone für verkehrsintensive Einrichtungen innerhalb der Gewerbe- und Industriezone zu schaffen, unter Abstimmung der Auswirkungen auf die Verkehrserschliessung. Es gibt also ein Verkehrskonzept, welches auf die bauliche Entwicklung in der neu geschaffenen Zone für verkehrsintensive Einrichtungen Rücksicht nimmt. Dieses Konzept ist mit dem Amt für Verkehr des Kantons koordiniert. Postulant Hans Läubli war – wie ich auch – an dieser Gemeindeversammlung zugegen, hat dort seine Vorbehalte und Anträge eingebracht und ist unterlegen. Dies versucht er nun mit diesem Postulat zu korrigieren. Faktisch missachtet er damit den Beschluss der Gemeindeversammlung und versucht mithilfe des Kantons eine massvolle Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebietes der Gemeinde Affoltern, wenn nicht ganz zu verhindern, so doch mindestens zu verschleppen. Er ignoriert die Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr, das das Verkehrskonzept erarbeitet hat, und er verlangt mit diesem Postulat auch die Verletzung der Gemeindeautonomie. Solches Tun darf keine Unterstützung finden.

Die SVP lehnt die Dringlichkeit und das Postulat ab und empfiehlt Ihnen, Gleiches zu tun.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wir unterstützen die Dringlichkeit. Die Probleme mit dem strassengebundenen ÖV im Säuliamt sind seit Jahren ein Dauerbrenner, ich erinnere daran. Es gab Vorstösse, auch in der KEVU wurde darüber diskutiert. Weil das Problem mit dem Autobahnzubringer noch nicht gelöst ist, wurde das Busproblem auch mit dem Autobahnbau noch nicht gelöst. Eine verkehrsintensive Einrichtung wird mit Garantie beim Busverkehr Verlustzeiten generieren. Der Kanton muss zugunsten des ÖV im Rahmen der Planungszone Einfluss nehmen. Es könnte durchaus sein, dass die Parkplatzzahl infrage gestellt werden müsste.

Kurt Weber (FDP, Ottenbach): Das vorliegende Postulat, wie schon von Jakob Schneebeli erwähnt, bringt ein Anliegen in den Kantonsrat, das vor allem einen lokalen, kommunalen Umstand beinhaltet und damit den übrigen Kanton kaum interessieren dürfte. Die zur Diskussion stehende Problematik einer möglichen Überlastung der Kantonsstrasse vom Bahnhofgebiet Affoltern bis zum Autobahnanschluss

wurde bereits in dem Sinne vorübergehend gelöst, dass über die fragliche Industriezone am 25. Juni 2007 eine Planungszone für die Dauer von drei Jahren festgelegt und damit jede Bautätigkeit verhindert wurde. An der Gemeindeversammlung vom 30. November 2009 wurde eine erste Vorlage zur Anpassung der Nutzungsplanung verworfen. Auf Antrag der Gemeinde Affoltern verlängerte die Baudirektion diese Planungszone darauf um ein weiteres Jahr bis zum 25. Juni 2011.

An der Gemeindeversammlung vom vergangenen 29. November 2010 wurde darauf das Konzept für eine spezielle Zone für verkehrsintensive Einrichtungen mit überwältigender Mehrheit von der Affolterner Bevölkerung genehmigt. Damit kann im fraglichen Gebiet ab Sommer 2011 mit der Bautätigkeit begonnen werden. Es sind dabei im Maximum drei Fachmärkte mit maximal 2000 kontrollierten Zu- und Wegfahrten erlaubt. Um diese Kapazitäten erhöhen zu können, müsste erst eine weitere, im Richtplan bereits enthaltene Autobahnüberführung gebaut werden. Wie aus diesen Schilderungen hervorgeht, sind seitens der Gemeinde alle möglichen Vorkehrungen getroffen worden, damit weder die Busdurchfahrt behindert ist, noch Velofahrer oder der Fussgängerverkehr gefährdet sind. Dieses Postulat verdient damit weder eine Dringlicherklärung noch eine Überweisung an den Regierungsrat, sondern dient nur dem Zweck der Behinderung und Verhinderung. Es ist demzufolge deutlich abzulehnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Das Postulat ist anscheinend so dringlich, dass es bereits in der Woche nach Einreichung traktandiert ist. Was mich eher erstaunt, ist, dass noch ein Vorstoss zu Affoltern am Albis notwendig ist oder dass die Postulanten das Problem nicht schon vorher erkannt haben – es gab ja schon eine wahre Flut an Vorstössen zu Affoltern am Albis – oder dass es bis anfangs Februar 2011 dauerte, bis etwas, das Ende November 2010 anscheinend beschlossen wurde, wie ich jetzt von verschiedener Seite gehört habe, jetzt erst eingereicht wird.

Dennoch, für uns Grünliberale ist die Vorfahrt des öffentlichen Verkehrs ein so dringliches Anliegen, dass wir vorläufig mal die Dringlichkeit unterstützen und dann, wenn wir Zeit haben, die Sache anzuschauen, dies vertieft prüfen. Wir werden die Dringlichkeit unterstützen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Es ist ja schon erstaunlich, wenn ein Alt-Gemeinderat aus Affoltern, ein Gemeindepräsident aus Ottenbach und der jetzige Gemeindepräsident von Affoltern sich alle gegen eine gute Lösung für den Verkehr, vor allem für den öffentlichen Verkehr öffentlich aussprechen. Das befremdet ziemlich, würde ich sagen. Denn wenn es im Strassenverkehr eine Problemzone im Knonaueramt gibt, dann diese: Seit Jahren kämpfen wir mit Vorstössen dafür, dass die Busse, die Velofahrenden und die zu Fuss Gehenden ohne Zeiteinbusse oder starke Gefährdung zum Bahnhof Affoltern kommen können. Hier braucht es dringend eine sorgfältige Gesamtverkehrsplanung – Affoltern hat immer noch kein abgesegnetes Gesamtverkehrskonzept – und es braucht dies, bevor wieder neu gebaut wird.

Die Dringlichkeit ist gegeben, unterstützen Sie uns.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 79 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 14. Dezember 2010 [4718a](#)

(gemeinsame Behandlung mit [4717](#))

4. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2011

Antrag des Regierungsrates vom 14. Juli 2010 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 14. Dezember 2010 [4717](#)

(gemeinsame Behandlung mit [4718a](#))

Ratspräsident Gerhard Fischer: Am 17. Januar 2011 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Wir führen zuerst eine Eintretensdebatte. Die Minderheitsanträge werden in der Detailberatung begründet.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Zuerst spreche ich zum Rahmenkredit, also zur Vorlage [4717](#). Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, den Kredit, wie vom Regierungsrat beantragt, zu bewilligen. Den einen oder anderen mag vielleicht doch interessieren, wieso der Kredit diesmal nur über ein Jahr läuft und wie die finanzielle Entwicklung beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) aussieht, dazu Folgendes:

Die Ausnahme zum üblicherweise zweijährigen Kredit des ZVV wurde aus folgenden Gründen gewählt: Einerseits gab es zu Beginn des Jahres grosse Unsicherheiten in Bezug auf die finanzielle Entwicklung der Kantonsfinanzen sowie auf die ganze Konjunkturlage und deren Auswirkungen auf die Verkehrsertragsentwicklung. Mit der einjährigen Fahrplanperiode kann man zum einen flexibler auf die Entwicklungen reagieren. Der Entscheid wurde zum anderen dadurch erleichtert, dass die zweijährige Fahrplanperiode des ZVV mit jener des Bundes um ein Jahr versetzt ist. Weil der Bund mit der Fahrplanperiode 2012/2013 das zweijährige Bestellverfahren im Regionalverkehr einführt, musste der ZVV seine Fahrplanperiode rasch mit derjenigen des Bundes synchronisieren.

Für das Jahr 2011 wird ein Rahmenkredit von 390,6 Millionen Franken beantragt. Gegenüber der im letztjährigen KEF 2010 bis 2013 (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) geplanten Kostenunterdeckung des ZVV von 394 Millionen Franken scheint die Verbesserung zunächst bescheiden.

Die aufwandseitigen Massnahmen im Rahmen des San10 (*Sanierungsprogramm 2010*) beim ZVV belaufen sich für das Jahr 2011 auf rund 23 Millionen Franken. So wird der Angebotsausbau 2011 mehr oder weniger auf die Inbetriebnahme der Glattalbahn beschränkt. Geplante Angebotsanpassungen im Rahmen der Strategie 2011 bis 2014 von rund 9 Millionen Franken wurden auf später verschoben. Die Verkehrsunternehmen und der ZVV selber haben 14 Millionen

Franken einzusparen. Dass sich das nicht stärker auf die Kostenunterdeckung auswirkt, hat mit der konjunkturellen Entwicklung zu tun. Im Zuge der Finanzkrise wurden die im Rahmenkredit 2009/2010 prognostizierten Werte für die Verkehrserträge 2009 und 2010 deutlich unterschritten. Ein erheblicher Teil der ergriffenen Sparmassnahmen dient der Kompensation dieser Entwicklung.

Gegenüber dem Budget 2010 nimmt der Rahmenkredit 2011, beziehungsweise die Kostenunterdeckung 2011, um fast 19 Millionen Franken zu. Für diesen Anstieg sind in erster Linie die steigenden Kapitalkosten und die Inbetriebnahme der dritten Etappe der Glattalbahn verantwortlich. Bezüglich der Entwicklung der Verkehrseinnahmen geht der ZVV davon aus, dass im Rahmen der konjunkturellen Erholung neben dem Tarifaufschlag von durchschnittlich 3 Prozent auch ein reales Wachstum von rund 2 Prozent gegenüber 2010 realisiert werden kann.

Ich komme zur Vorlage [4718](#), den «Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr».

Bis 2016 rechnet der Zürcher Verkehrsverbund mit 25 Prozent oder über 100 Millionen zusätzlichen Passagieren auf seinem Netz. Das vordringlichste Ziel in der ZVV-Strategie 2012 bis 2016 bildet die Abdeckung dieser steigenden Nachfrage, und zwar zielgerichtet dort, wo sie auch anfällt. Dafür braucht es Angebotsausbauten, die nur mittels Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial möglich sind.

Wir haben unseren Teil dazu beizutragen, dass der öffentliche Verkehr tatsächlich so viele zusätzliche Fahrgäste aufnehmen kann, wie wir strategisch festgelegt haben, nämlich mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrsaufkommens. Die Verkehrsunternehmen sind weiterhin dazu anzuhalten, ihre Leistungen effizient zu erbringen und Verbesserungen zu erzielen. Für die Nutzer der stets höheren Leistungen sind periodische Tarifierpassungen nicht zu umgehen.

Die vorliegenden Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr stellen eine massvolle Weiterentwicklung der bisherigen Strategie des ZVV dar. Sie sollen dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft seine Rolle als Rückgrat des Lebensraums Zürich erfüllen kann.

Die KEVU schlägt nach intensiver Detailberatung in ihrer Mehrheit die folgenden drei Änderungen vor:

Unter «Ziele Punkt a)» soll mit der Ergänzung «nach Möglichkeit» die potenzielle Einschränkung der Bemühungen zusätzlich verdeutlicht werden. Es ist das eine eher sprachliche Verdeutlichung, gegen die der ZVV nichts einzuwenden hatte.

Der Kantonsrat hat sich bei der Beratung der Vorlage [4675](#), vierte Teilergänzung S-Bahn, für eine S-Bahn-Station «Höri» ausgesprochen. Diese und die nötigen Koordinationsaufgaben sollen in den Grundsätzen unter «Stossrichtungen, Verkehrsangebot und -infrastruktur, S-Bahn» festgeschrieben werden. Der ZVV hat der Kommission bestätigt, dass die Aufgabe angegangen wird.

Unter «Ökologie» wird mit dem Einfügen von «und dem Einsatzzweck bestmöglichst entsprechen» ein Hinweis darauf gemacht, dass die gewählten Fahrzeuge nicht allein und ausschliesslich nach ökologischen Kriterien beurteilt werden können, sondern dass nicht zuletzt das Einsatzgebiet eines Busses – man denke etwa an speziell hügeliges Gelände – ebenfalls ein Kriterium der Fahrzeugwahl sein muss. Für den ZVV ist der verlangte Zusatz an sich eine Selbstverständlichkeit.

Gerne spreche ich später auch noch zu den Minderheitsanträgen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich spreche zur Vorlage [4717](#), dem Rahmenkredit. Angesichts dessen, dass es sich um einen Jahreskredit von 390 Millionen Franken handelt, wurde in der KEVU erstaunlich wenig darüber debattiert. Erstaunlich auch, dass die sonst aktiven Gemeindevertreter hier ruhig blieben, obwohl die Kostenunterdeckung je zur Hälfte durch den Kanton und die Gemeinden finanziert wird. Deutsch und deutlich bedeutet unser heutiger Beschluss also auch eine Mehrbelastung der Gemeindekassen. Dieser Beschluss zeigt aber auch auf, dass der ÖV nicht fähig ist, die entstehenden Betriebskosten mit seinen Einnahmen, den sogenannten Verkehrserträgen, zu decken. Allen, die nur an einem Angebotsausbau und mehr ÖV interessiert sind, muss diese Tatsache wieder vor Augen geführt werden. Das kann auf zwei Arten geschehen. Zum einen scheinen politische Entscheidungsträger nicht gewillt, die Ausgaben des ÖV genauer zu hinterfragen oder – zum Zweiten – der politische Angebot sbesteller bezahlt die gestellte Rechnung, ohne diese zu hinterfragen. Das An-

gebot wurde mit den Grundsätzen 2011 bis 2014, der Vorlage 4531a, bestellt und muss heute in angemessener Form bezahlt werden.

Lassen sie mich eingangs dieser Diskussion darauf hinweisen, dass der ZVV eine beispielhafte Performance an den Tag legt und hervorragend geführt wird. Auch wurden die Vorgaben des San10-Programms mit einbezogen und umgesetzt, noch bevor entsprechende Beschlüsse des Kantonsrates erfolgten; eine der einzigen Verwaltungsabteilungen, die den entsprechenden Sparauftrag klar umgesetzt hat – das Lob gehört dem ZVV.

Nun, die SVP-Fraktion wird dem Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2011 zustimmen, aber nicht ohne vorher auf ein paar wichtige Punkte hingewiesen zu haben. Mit den Grundsätzen über mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots und Tarifs im öffentlichen Verkehr werden wir zu Bestellern. Die nachfolgende Vorlage 4718a ist also mehr als nur ein Wunschprogramm, sondern es ist die Bestellung, die schliesslich mit den nächsten Rahmenkrediten bezahlt werden muss. Wir müssen uns also bei der Bestellung von Leistungen mässigen und die Kostenfolgen klar vor Augen halten. Mit diesem einjährigen Rahmenkredit bezahlen wir also eine alte Bestellung aus dem Februar 2009. Und wir können klar feststellen, dass die Eröffnung der dritten Etappe der Glattalbahn nicht nur eine Erfolgsgeschichte darstellt, sondern auch entsprechende Betriebskosten verursacht hat. Zudem schlug die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes auf die Kapitalkosten durch. Auch diese sollte die Politik vorausschauend berücksichtigen und nicht nachträglich bemängeln. Da dieser Rahmenkredit und die Grundsätze auch als beispielhaft für die zukünftige Finanzierung der Staatsstrassen gelten, darf die Politik hier nicht wegschauen.

Die SVP würdigt neidlos die Arbeit der Verantwortlichen des ZVV. Wir weisen aber auch darauf hin, dass dieses ÖV-Angebot einen Preis hat und dass die Bahngäste diesen Preis nicht bezahlen. Ganz im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr trägt der Staat, also der Bürger und Steuerzahler, die Kostenunterdeckung des ÖV. Eine in Anspruch genommene ÖV-Leistung wird also heute dreifach bezahlt: einmal das viel zu günstige Ticket, Billett oder Abo, ein zweites Mal als Steuerbeitrag aus der Gemeindegasse und ein drittes Mal als Steuerbeitrag des Kantons. Von verursachergerecht kann hier also nicht gesprochen werden, und die Frage steht im Raum: Wie lange können wir uns diese Art der ÖV-Finanzierung noch leisten? 390 Millionen

Schweizerfranken jährliche Kostenunterdeckung für den ZVV zu tragen, das ist kein vernachlässigbarer Budgetposten, auch wenn die Mehrheit dieses Rates nicht gewillt ist, tatsächlich darüber zu debattieren. Die SVP hat schon vor zehn Jahren gefordert, die Kostenunterdeckung solle bei 300 Millionen Franken plafoniert werden. Wir sind damals wie heute in der Minderheit geblieben. Neue Angebote und Angebotsausbauten des ZVV, auch durch Volksabstimmungen und natürlich durch Beschlüsse dieses Rates legitimiert, haben diese Forderung schon lange überholt. Angesichts der Schwierigkeiten zur Finanzierung der Infrastruktur des Betriebs des ÖV, des ZVV-Angebotes muss sich die Politik aber rasch klar werden, welche Kostenübernahme, welches Kostendach in Zukunft die Obergrenze bilden wird. Schon mit Blick auf den Unterhalt und Betrieb des ÖV-Netzes kann ein leichter Druck in der Magengegend, ein leichtes Unwohlsein betreffend diese Finanzierungen nicht übergangen werden. Der Bund hat es bereits ausgesprochen: Die SBB benötigen massiv mehr Mittel, um den Unterhalt ihres Schienennetzes zu bestreiten, und zukünftige Projekte müssen immer auch auf ihre finanziellen Auswirkungen hin beleuchtet werden. Beim Bund klafft ein Milliardenloch im ÖV, und dieses wird auch Auswirkungen auf den Kanton, im Speziellen auf den Kanton Zürich haben.

Die SVP-Fraktion wird dem Kredit 2011 für das laufende Jahr zustimmen. Die kritischen Punkte, die Bestellung und den Ausbau des ZVV-Angebotes, werden wir in der nachfolgenden Vorlage 4718a noch thematisieren. Sicher ist: Wir, der Kanton Zürich, können uns ein ÖV-Wunschkonzert finanziell nicht mehr leisten. Ich bitte Sie, dem Rahmenkredit zuzustimmen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Lassen Sie mich folgendermassen beginnen: Ich bin pessimistisch für die Gegenwart, aber optimistisch für die Zukunft, was den ZVV und den ÖV überhaupt betrifft. Wir alle warten nämlich auf die DML, auf die Durchmesserlinie. Offenbar wird der öffentliche Verkehr im Kanton ein Opfer seines eigenen Erfolgs: zu viele Passagiere an allen Orten. Wir sind – wie in den vergangenen Jahren – der Komplimente voll für den ZVV und erwarten hier eine einhellige Zustimmung zu den Vorlagen. Wie immer erhalten die ZVV-Verantwortlichen von uns ein Triple-A-Rating. Der ZVV ist immer noch eine Marke erster Güte, die Politik dagegen nicht. Sie will dem ÖV Steine in den Weg legen; ich komme darauf

zurück. Nur bei der Abschaffung der sympathischen Zugchefs, da sind wir dezidiert anderer Meinung.

Ich spreche zu beiden Vorlagen. Wir alle wissen es, der ÖV muss seinen Gürtel enger schnallen. Der ZVV ist gezwungen, jedes Jahr einen Sparauftrag von mehreren Millionen Franken zu verarbeiten. Kapazitätsengpässe, starke Beanspruchung des Rollmaterials, Verzögerung der Durchmesserlinie – wir haben es vor einigen Wochen erfahren –, es zeigt sich in der Folge kein rosiges Bild. Massvolle Entwicklung genügt eben nicht, lieber Kommissionspräsident der SVP, Ruedi Menzi. Und «mässigen» ist beim ZVV das falsche Wort, lieber Lorenz Habicher. Die Autofahrer bezahlen ihren Preis auch nicht, das wissen Sie (*Unmutsäusserungen in den Reihen der SVP*). Wollen Sie denn wirklich alle Leute auf den Strassen? Das wäre Chaos pur. Ich bin jetzt nach vier, fünf Jahren wieder schockiert, düpiert, dass die letzten Mohikaner des motorisierten Individualverkehrs wieder aktiv geworden sind, schade. Das ZVV-Angebot wird nur dort ausgebaut, wo es Kapazitätsprobleme hat oder wo sich welche abzeichnen. Es ist also kein Wunschbedarf. Das Notwendigste wird gemacht, um die Engpässe zu beseitigen. Ich erinnere mich an die NZZ, die letzten Sommer 2010 titelte: «Keine Verschnaufpause für den ZVV». Das ist nur die halbe Wahrheit. Wir müssen jetzt aufpassen, dass dem ZVV der Schnauf nicht ausgeht in nächster Zukunft. Auch dieses Jahr oder letztes Jahr bei der Präsentation Herbst/Winter war die Strategie des Rahmenkredites für den ZVV doch relativ verhalten ausgefallen. Ich spüre das Sparkorsett des Kantons. Ich muss jetzt dann mal meinen Kittel wechseln, damit ich mich finanziell anpassen kann.

Sie wissen es, die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen und des ZVV im Speziellen sucht nach wie vor seinesgleichen. Und diese Erfolgsgeschichte darf nicht gefährdet werden. Wir wissen es, das Ziel im Kanton ist es doch, dass wir 50 Prozent des Mehrverkehrs auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr leiten können. Aber wie soll denn der ZVV 25 Prozent Zuwachs oder 100 Millionen Passagiere bis ins Jahr 2016 aufnehmen, wenn ein so zaghafter Ausbau geplant ist? Regierungsrat Ernst Stocker meinte in der KEVU, dass in der ZVV-Strategie 2012 bis 2016 das vordringlichste Ziel sei, die steigende Nachfrage abzudecken, und zwar – ich zitiere – «mit erheblichen Angebotsausbauten mittels Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial». Und weiter – ich zitiere erneut: «Diese langfristigen Projekte müssen konsequenterweise auch

in finanziell angespannten Zeiten weiter vorangetrieben werden, damit der Verkehr im Kanton Zürich als Gesamtes weiterhin funktioniert».

Ich frage Sie, meine Damen und Herren auf der andern Seite, nach diesem Rechnungsabschluss des Staates Zürich: Wo orten Sie denn eine finanziell angespannte Seite? Wo ist denn diese? Man könnte doch über die Karten von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sprechen, da geht es auch nicht vorwärts. Da müssten wir dem Bund Feuer unter dem Hintern machen, Sie wissen es. Im Zürcher Unterland und im Oberland gibt es, wenn wir den ZVV-Bericht anschauen, ganz viele rote Gebiete; ich habe sie mir herausgesucht, man sieht sie sogar aus weiter Entfernung. Schauen Sie hier, das ist die Karte. (*Der Votant zeigt die Karte.*) Die roten Gebiete sind alle nicht zugänglich für mobilitätseingeschränkte Personen. Also Familien mit Kinderwagen und ältere Leute sind nach wie vor nicht so super aufgegleist im ÖV.

Sie wissen, der ZVV ist eine Erfolgsstory in den letzten 20 Jahren. Wie wir die Kundenzufriedenheit auf 76 Prozent halten wollen, werden wir noch sehen. Zum Glück haben wir nur noch eine einjährige Fahrplanperiode vor uns, dann können wir nämlich schneller reagieren, um weitere gravierende Kapazitätsengpässe auszumerzen. Erste Regenwolken zeigen sich bereits am Himmel, das haben wir gesehen. Dass ständig Preiserhöhungen anstehen, macht den ÖV nicht attraktiv. Störend ist auch die Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr in den letzten zwei Jahrzehnten nur marginal gerechnet teurer wurde, der ÖV, Tram, Bus und Zug, natürlich viel mehr.

Links-Grün hat in den vergangenen Jahren immer voll und mit Elan auf den ÖV gesetzt. Es darf auch etwas kosten. Ebenso haben wir in Volksabstimmungen immer pro ÖV sogar Vorlagen lanciert, um neue Ideen für einen besseren ÖV durchzubringen. Wir wollen mehr finanzielle Mittel für den ZVV, das müssen Sie zur Kenntnis nehmen. Das San10 mit umfangreichen Sparmassnahmen wird sich noch auswirken. Es ist so.

Ich fordere Sie auf, den beiden Vorlagen zuzustimmen. Zu den Minderheitsanträgen werde ich mich noch äussern.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die FDP wird beiden Vorlagen zustimmen. In einer Form von erleuchtetem Egoismus hat der Zürcher

Kantonsrat, hat die Zürcher Stimmbevölkerung einem Vorschlag des seinerzeitigen Volkswirtschaftsdirektors Ruedi Jeker zugestimmt und die Durchmesserlinie vorfinanziert. Was wir heute nun zu diskutieren haben, ist: Welche Schritte können wir unternehmen, bis diese Durchmesserlinie im Jahr 2018 zur Verfügung stehen wird?

Die Regierung weist in ihren Grundsätzen die wichtigen Punkte nach und die Kommission ist ihr gefolgt. Es geht heute, wenn wir den Ball etwas weiter werfen, selbstverständlich darum, die Engpässe, die sich abzeichnen, zu beseitigen, allerdings nicht sehr kurzfristig, sondern mittel- und langfristig, sprich: nach Inbetriebnahme der Durchmesserlinie. Es ist sicherlich so, wie Marcel Burlet gesagt hat: Wir haben einige sehr kritische Punkte im Netz, das ist schon im letzten Herbst 2010 hier diskutiert worden. Wir brauchen zur Stabilisierung der S5 und der S12 insbesondere im Raum Uster/Aathal eine Investition, die erheblich sein wird. Und jawohl, Lorenz Habicher, es ist so, der ÖV kostet. Er kostet mehr, als seine Benutzer direkt bereit sind, zu zahlen beziehungsweise heute zahlen. Und das wird sich mittel- und langfristig ändern müssen und auch ändern können.

Was wir heute vor uns haben, ist ein massgenauer Slalom zwischen dem technisch und finanziell im Moment Machbaren, und dieser Slalom ist zu Ende zu fahren und den beiden Vorlagen ist zuzustimmen. Im Auge behalten müssen wir jedes Mal, wenn Ausbauwünsche kommen, wenn Verdichtungswünsche auf der Fahrplanseite kommen, dass der ZVV-Ausbau und die Raumplanung zunehmend in Konflikt geraten. Wir sind gut beraten, im Rahmen der Raumplanungsdiskussion sehr genau zu überlegen, wie weit wir den hintersten und letzten Quadratmeter in unserem Kanton mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen können und wollen. Die Antwort darauf müsste wahrscheinlich auch sein: Hier tut Masshalten not, denn sonst ist der ZVV, so gut und so wichtig er als Beitrag zu einer guten Infrastruktur und zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr auch ist, ein Instrument zur weiteren Zersiedelung des Kantons, und das können wir hier nicht wollen.

Ich bitte Sie nun, beiden Vorlagen zuzustimmen und den Minderheitsanträgen aus der Kommission zu [4718a](#) rundum eine Absage zu erteilen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Den Rahmenkredit können wir durchwinken, er bezieht sich nur auf ein Jahr, und ändern können wir sowieso nichts. Lorenz Habicher, du hast wieder einmal die typische Doppelstrategie gefahren. In deiner Fraktion sitzen die rühmlichsten Lobbyisten für die Stadtbahn Limmattal – da hat sie auch völlig recht – und du sitzt in einem Wahlkreis, der vom ÖV her am besten, am dichtesten bedient ist, und erzählst uns dann, was uns auf dem Land guttun soll. Deine Regierungsrätin (*Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer*) hat uns hier ein Verlagerungsziel verkauft und du setzt dich hier einfach wieder ab, musst aber keine Verantwortung dafür tragen. Die Frage ist einfach, wie viel SVP-Politik es in der ÖV-Politik verträgt – und nicht umgekehrt.

Nun einige allgemeine Bemerkungen. Zur Sicherheitsstrategie, zum Antrag von Marcel Burlet, werde ich dann beim Minderheitsantrag reden. Sie brauchen heute auch nicht über einen Antrag zum Busnetz abzustimmen; dies nicht etwa, weil die Bedeutung der Busse geschrumpft wäre – das Gegenteil ist der Fall –, sondern weil das gesamte Busnetz mit den Anpassungen an die vierte Teilergänzung überarbeitet werden soll. Dem ist Aufmerksamkeit zu schenken. Für die Zeitspanne 2008 bis 2016 wird ein Nachfragezuwachs um 25 Prozent prognostiziert. Das entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von etwas mehr als 2,5 Prozent. Wir wissen alle, dass sich dieser Zuwachs nicht gleichmässig über den Kanton verteilen wird, entsprechend sind also die Angebotsausbauten, inklusive Tram Hardbrücke, zügig zu realisieren.

Nun, eine eiskalte Dusche erhielt das Kapitel «Nationaler und internationaler Verkehr» in diesem Januar 2011. Die Zeitungen waren gefüllt mit Diskussionen zur Abschaffung des Fahrtkostenabzugs bei den Steuern bei gleichzeitiger Erhöhung der Bahntarife. Das Projekt «Finanzierung Bahninfrastruktur», FIBI, vom UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) und Finanzdepartement enthält ein Konzentrat bürgerlichen «Management by Cango»: Man leere zuerst den Beutel und tue so, als ob grosse Sprünge möglich wären. Und die Verantwortung tragen die Parteien CVP, FDP und SVP. Hier geht es nicht mehr um den Bahnhof Winterthur, hier geht es darum, dass für den Zeitraum ab 2020 die Schnellbremse für Investitionen im Kanton Zürich im Ausbau gezogen wird. Der Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen wird vom Bund als Makulatur betrachtet, kaum ist er in Kraft. Einziger

Lichtblick in dieser Situation ist die VSC-Initiative für den öffentlichen Verkehr, welche für den Ausbau des ÖV bis zum Jahr 2030 etwa 11 bis 12 Millionen Franken mehr zur Verfügung stellen will – aus zweckgebundenen Mineralölsteuern.

Bis jetzt gingen wir davon aus, dass in zwei Varianten ein Investitionsvolumen von 12 beziehungsweise 21 Milliarden Franken in die Bahninfrastruktur vorbereitet werde. Was da im Januar veröffentlicht wurde, sieht aus wie ein zu heiss gewaschener Pullover, den man in die Puppenkiste entsorgen muss. Weder die Strecke Effretikon– Winterthur noch der Zimmerberg sind gemäss provisorischem Planungsstand enthalten. Das mag genügen für Lummerland, für Jim Knopf und Lukas den Lokomotivführer, aber das ist ganz sicher keine angemessene Verkehrspolitik für die schweizerische Eidgenossenschaft. Wir haben es in diesem Saal schon mehrfach gesagt: Für Entscheide zum zeitgerechten Ausbau der Strecke Effretikon–Winterthur haben wir ein Zeitfenster von wenigen Jahren, noch nicht einmal bis zum Ende dieser Strategieperiode, bis 2016. Dann müssen diese Entscheide gefällt sein. Für diese Entscheide ist es Viertel vor Zwölf und wir sind nicht in Lummerland.

Was beim Projekt Finanzierung der Bahninfrastruktur ebenfalls Beachtung finden sollte, ist der Vorschlag, dass die Kantone jährlich 300 Millionen Franken an die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur beitragen sollen – jährlich. Ich zitiere: «Da die Kantone einen grossen Nutzen aus einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur ziehen, ist es angemessen, dass die Kantone einen zusätzlichen Beitrag an die Finanzierung der Bahninfrastruktur leisten.» Wären diese Eckpunkte vor der Abstimmung der VCS-Initiative «Schienen für Zürich» bekannt gewesen, hätten wir in diesem Saal eine andere Debatte geführt.

Zu den Minderheitsanträgen werden wir einzeln sprechen. Ich kann Ihnen aber jetzt schon bekannt geben, dass wir den Antrag von Lorenz Habicher ablehnen und den anderen Minderheitsanträgen mehrheitlich zustimmen werden.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Wir unterstützen konsequent die Kommissionsmehrheit, die Minderheitsanträge lehnen wir ab. Die meisten Minderheitsanträge sind nicht mehr als barocke Profilierungsschnörkel vor den Wahlen, die viel kosten und wenig bringen. Mit schöner Regelmässigkeit konnte man den ZVV im Rahmen der

Grundsätze als vorbildlichen Betrieb loben. Er ist tatsächlich ein Vorbild an seriöser Planung und Effizienz trotz harter Sparmassnahmen. Ich möchte aber nicht wiederholen, was ich schon früher gesagt habe. Ich möchte dafür einige Punkte herausgreifen, vor allem solche, die nicht in den Grundsätzen stehen, weil sie andere Gesetze oder Direktionen betreffen.

Der ZVV steht vor enormen Herausforderungen. Die Nachfrage steigt stärker als früher angenommen, wahrscheinlich auch stärker, als da in den Grundsätzen formuliert. Der ZVV kann diese Nachfrage nicht aus eigener Kraft befriedigen. Der Bund, aber auch die Gemeinden wären vermehrt gefordert. Der Bund lässt den Kanton aber immer mehr im Stich. Er nimmt wohl Hunderte von Zürcher NFA-Millionen (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) mit Handkuss entgegen, ist aber nicht bereit, grössere Zürcher Bahnhöfe zu sanieren oder den grössten Engpass beim Mischverkehr zu beheben, also den Brüttenertunnel auf seine Projektliste zu nehmen; da gebe ich dem Vorredner absolut recht. Es ist aber ganz klar, dass der Bund pokert, übrigens nicht bloss mit dem Kanton Zürich. Für uns ist klar, dass grosse Vorhaben des Bundes, wie der Brüttenertunnel oder eine Kapazitätssteigerung im Bahnhof Stadelhofen, eine Mitfinanzierung des Kantons erfordern werden. Die Fondsentwicklung des Verkehrsfonds muss hinterfragt werden. Ich persönlich setze übrigens, Robert Brunner, auch auf die eidgenössische VCS-Initiative, muss aber betonen: Die CVP hat nie Bahninfrastrukturausbauten verhindert, also dieser Vorwurf ist daneben. Auch einzelne Gemeinden lassen die notwendige Unterstützung vermissen. Heute haben wir ein aktuelles Beispiel gehört: Da werden von Gemeinden verkehrsentensive Einrichtungen geplant. Dass daraus Busbehinderungen erwachsen können, interessiert manche Gemeinden weniger. Ein Beispiel ist auch Winterthur, wo der Bus enorme Verlustzeiten in Kauf nehmen muss. Dank der Mitarbeit des Kantons am kommunalen Gesamtverkehrskonzeptes und dank der regionalen Verkehrssteuerung, also Elektronik vor Beton, ist nach 25 Jahren endlich ein behinderungsfreier Busverkehr endlich ein behinderungsfreier Bus in Sicht. Dieser geht aber logischerweise zulasten des MIV (*Motorisierter Individualverkehr*). Alles andere wäre Illusion oder Lüge. Beim ÖV müssten vermehrt die Engpässe und Schwachstellen der ganzen Transportketten angeschaut werden. Diese liegen oft beim Feinverteiler. Dieser stösst in Spitzenzeiten mancherorts noch mehr

an die Grenzen als der Bahnverkehr. Da wären ebenfalls manche Gemeinden gefordert. Je weniger Umsteigebeziehungen, umso besser. Die Strategie mit möglichst vielen Tangentialverbindungen, zum Beispiel mit der Durchmesserlinie oder dem Durchbinden von Regionallinien durch den Hauptbahnhof Winterthur, kommt diesem Anliegen entgegen. Das allein genügt aber nicht. Ebenso wichtig wäre – und da sind wir jetzt bei der Raumplanung wie vorhin Gabriela Winkler – möglichst viele Arbeitsplätze und Mischnutzungen in Fussdistanz zu Zentren des ÖV zu schaffen, das heisst konsequent mehr Hochhäuser mit hoher Dichte, aber ohne Parkplätze. Neben wichtigen Bahnhöfen, zum Beispiel dem Hauptbahnhof Zürich, dem Hauptbahnhof Winterthur oder dem Bahnhof Hardbrücke und so weiter, müssten mehrere Türme stehen. Das ist für viele Stadtgestalter aber des Teufels. Sie nehmen lieber in Kauf, dass Arbeitsplätze an der Peripherie entstehen oder an die Peripherie verlegt werden. Und die dispersen Verkehrsströme, die dadurch entstehen, können sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene künftig kaum mehr bewältigt werden.

Die Raumplanung hat versagt, versagt weiterhin. Verkehrsvermeidung spielt immer noch nicht. Das ist nicht zuletzt eine Frage des PBG (*Planungs- und Baugesetz*). Bis vor sechs Jahren wurden konsequent – vor allem von der FDP – alle Vorstösse abgelehnt, die eine Nachverdichtung bei solchen Zentren verlangt hätten. Ein abgelehnter CVP-Vorstoss für eine Aufweichung der Bauvorschriften bei Wettbewerben sollte reaktiviert werden. Feinverteiler zu Fuss oder mit dem Velo, da läge ein riesiges Potenzial vor allem in den Städten. Es steht aber wirklich im Argen, ich hoffe, die Antwort auf den entsprechenden Vorstoss komme bald, die Regierung ist daran, ich weiss.

Dass der Kanton beim ÖV vor grossen finanziellen Herausforderungen steht, muss nicht wiederholt werden. Für die CVP sind regelmäßige Tarifierpassungen unumgänglich. Mit Tarifierpassungen sollten aber die Spitzen gebrochen werden. Der 9-Uhr-Pass genügt nicht mehr, ein nationales Mobility Pricing tut not – sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Künftig werden auch Linien mit sehr schlechter Wirtschaftlichkeit hinterfragt werden müssen. Also Marcel Burllet liegt völlig falsch mit seiner Karte und den roten Flecken. Wir müssen dort investieren, wo die Engpässe sind und ähnlich wie beim Halbstundentakt nicht eine Zersiedelung noch fördern mit einem übermässigen Angebot. Es wird auch allenfalls noch mehr propagiert werden müssen, dass zum Beispiel eine Mischung zwischen Ver-

kehrsträgern absolut sinnvoll sein kann. Es stellt sich einmal mehr die Frage, ob in Randregionen oder in Randzeiten nicht ein Bedarfsbus-system geprüft werden sollte.

Noch etwas zur Kundenzufriedenheit: Neben Sicherheit und Sauberkeit spielt die Pünktlichkeit, also die Fahrplansicherheit, eine grosse Rolle. Dass der Stadtbus Winterthur, vor allem aber die Winterthurer Buschauffeure für Fehler der städtischen Verkehrspolitik, vor allem der städtischen Parkraumpolitik den Kopf herhalten müssen, ist inakzeptabel.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Es gilt ja heute die Grundsätze der Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr neu festzulegen. Aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung soll die Nachfrage auf der Basis von 2008 bis 2016 um sage und schreibe 25 Prozent zunehmen. Mit verschiedenen sehr umstrittenen Massnahmen soll dieser Wachstumstrend dereinst gebrochen werden. Vielleicht müsste man auch einmal überlegen, ob es sinnvoll ist, wenn immer mehr Institutionen, Schulen et cetera zusammengelegt und zentralisiert werden. Im Gleichschritt mit dem einseitigen ständigen Ausbau der Angebote in den Städten sinkt die relative Attraktivität der ländlichen Gebiete, was zu immer noch grösseren Pendlerströmen führt, nicht nur für die Arbeit, sondern auch in der Freizeit. Die Entwicklung der ländlichen Siedlungsgebiete darf nicht vernachlässigt werden. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, auch dort Arbeitsplätze zu schaffen. Gerade im Dienstleistungsbereich ist das ohne unerwünschte Emissionen möglich, Stichwort: Heimarbeitsplätze. Die notwendige Technologie ist heute vorhanden.

Das festgesetzte Ziel, die künftige Nachfrage bei gleichbleibender Kundenzufriedenheit abzudecken, ist ein absolutes Muss. Es ist auch richtig, im Zeitfenster, bis die Durchmesserlinie und die weiteren Infrastrukturausbauten erstellt sind, das Angebot vor allem dort anzupassen, wo es zu Kapazitätsengpässen kommt. Die Unterdeckung ist unter Kontrolle. Betreffend den Einfluss von San-10-Massnahmen ist hoffentlich davon auszugehen, dass sich die Finanzsituation entspannt.

Es gehört zu den explizit formulierten Zielen, die Verkehrsleistungen effizienter, energieeffizienter zu erbringen. Hier wäre es interessant, einmal einen transparenten Ausweis der wirklich erreichten Effi-

zierungsgewinne zu sehen; ich denke da zum Beispiel nur an die Busse, die heute mit Klimatisierung viel mehr Kraftstoff verbrauchen. Bei der Erschliessung mit den Bussen sind unbedingt grössere Investitionen notwendig zur Verhinderung der massiven Verspätungen bei Verkehrsstaus. Übrigens habe ich mich auch schon gefragt, ob man nicht den Billettverkauf in den Bussen mit den antiquierten Kassen vereinfachen könnte. Der Buschauffeur wird durch jeden Billettverkauf längere Zeit absorbiert, sodass nicht selten grössere Verspätungen entstehen und der Anschluss nicht mehr gewährleistet ist.

Der Antrag des Regierungsrates und der KEVU zu den Grundsätzen über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist unserer Meinung nach ausgewogen und im ganzen Kontext der Anforderungen und Möglichkeiten sinnvoll ausgestaltet. Wir unterstützen auch die Stossrichtungen zum nationalen und internationalen Verkehr. Der ÖV im Rahmen des ZVV erbringt enorme Leistungen, die wohl kaum jemand missen möchte. Allerdings kostet dieses Angebot eine Menge Geld, das nur durch die garantierte Übernahme der Unterdeckung aufrechterhalten werden kann. Aufgrund des wirtschaftlichen Einbruchs gingen einerseits die Verkehrserträge zurück und der Kanton muss andererseits im Rahmen von San10 Massnahmen zur Verhinderung der Kostenunterdeckung ergreifen. Trotzdem konnten einige kostenneutrale Angebotsänderungen umgesetzt werden. Auf Angebotserweiterungen musste weitgehend verzichtet werden, was angesichts der finanziell angespannten Situation zu verkraften ist.

Wir treten selbstverständlich auf die Vorlage ein. Die EVP-Fraktion stimmt auch dem Rahmenkredit von 390,6 Millionen Franken zu. Ich spreche auch gleich noch zu den Minderheitsanträgen von [4718a](#): Wir lehnen alle Minderheitsanträge ab. Die verlangte Zugbegleitung abends und nachts wird von einigen, von einer Minderheit in unserer Fraktion unterstützt. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Die Grünliberalen werden beiden Geschäften zustimmen. Gute Leistungen für den öffentlichen Verkehr dürfen etwas kosten, und wir sind bereit, diese 390 Millionen Franken zu sprechen. Sie werden effizient eingesetzt, sie werden im Sinne der Bevölkerung eingesetzt. Die Bevölkerung und Besucher bekommen eine sehr hohe Qualität an Transportleistungen für Stadt und Land, in der Stadt und auf dem Land. Die Leistungen sind so gut, dass es einfach und bequem ist oder wäre, im Kanton Zürich ökolo-

gisch ohne Auto zu leben. Dennoch, man darf sich nicht ausruhen. Die Fahrpläne sind eng, es hat kaum mehr Luft auf der Schiene und mehr Fahrzeuge und eine verbesserte Infrastruktur sind notwendig. Aber ich staune jetzt schon ein bisschen, wie intensiv hier gegen den Kredit gesprochen wurde vom ersten Redner- man glaubt es kaum, dass dann doch ein Ja herauskommt, ich bin aber froh, dass es so war – oder wie intensiv Äusserungen zur nationalen Verkehrspolitik gemacht werden oder eine Hochhausdebatte angestossen wird. Dabei geht es einfach darum, ob wir bereit sind, dem ZVV die notwendigen Gelder für 2011 pünktlich, ohne Verspätung zu sprechen und die aus-tarierte mittelfristige Strategie im Grundsatz zu genehmigen. Wir werden das tun. Zu den Minderheitsanträgen äussere ich mich später. Danke.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Der Rahmenkredit für den ZVV für das Kalenderjahr 2011 beträgt 390,6 Millionen Franken. Schon vor über 100 Jahren wussten unsere Vorfahren, dass zu viele Bahnen nicht finanzierbar sind. Und obschon im Verkehrsplan von 1908 festgehalten ist, dass zu viele Schienen unrentabel sind, plant der Stadtrat von Zürich mit Einverständnis des Regierungsrates munter den Bau weiterer Tramlinien, koste es, was es wolle. In diesem Zusammenhang sind vor zehn Jahren meine Interpellationsfragen im Gemeinderat wie folgt beantwortet worden: Der Neubau eines Tramtrassees kostet pro Kilometer circa 7 Millionen Franken, der Neubau eines Trolleybusnetzes pro Kilometer nur 500'000 Franken. Der Unterhalt des Tramtrassees beträgt pro Jahr und Kilometer 75'000 Franken, der Unterhalt des Trolleybusnetzes pro Jahr und Kilometer 50'000 Franken. Die Anschaffungskosten eines Cobra-Trams betragen über 4 Millionen Franken, die Anschaffungskosten eines Trolleybusses im Jahr 2001 980'000 Franken. Die Anschaffungskosten eines Trolleybusses betragen 2007 1,17 Millionen Franken, die Anschaffungskosten eines Doppelgelenktrolleybusses, eines sogenannten Gigaliners, belaufen sich auf circa 1,6 Millionen Franken und sind betreffend Leistung und Kapazität mit dem Cobra-Tram vergleichbar. Sogar Gemeinderat Marcel Savarioud von der SP wollte mit einer Motion auf weitere Autobuslinien und Trolleybuslinien umstellen. In seinem Bericht erwähnte er, dass ein Trolleybus die beste Ökobilanz aufweise, sanft im Fahrverhalten sei und am wenigsten Lärm produziere. Doch der rot-grüne Stadtrat wollte nicht.

Hören Sie gut zu: Die Vorteile von Bus- und Trolleybuslinien gegenüber einem Tram sind enorm: geringere Anschaffungs- und Unterhaltskosten, ist nicht schienengebunden, die Möglichkeit von Umleitungen bei Strassenarbeiten, Wasserrohrbrüchen, Stromausfall, Verkehrsunfällen, Veranstaltungen, weniger Lärm, keine Anfahrschwierigkeiten speziell im Herbst bei Steigungen, kein Rattern durch blockierte Räder beim Bremsen wie beim Tram und kein Verschleiss der Schienen und Räder und insbesondere weniger Verkehrstote. Leider hat das Tram die meisten Verkehrstoten in unserer Stadt – drei bis vier pro Jahr – zu beklagen. Die Glattalbahn-Angebotsausbauten zwischen Bahnhof Stettbach und Flughafen erhöhen die Betriebskosten pro Jahr um 9 Millionen Franken; das ist nur ein Beispiel von vielen. Nennen Sie das nun Sparen, wenn Linke und Grüne mit Anträgen mehr Trams und Strassenbahnen fordern? Zudem fordern sie den Ausbau des Busnachtnetzes. Lärm spielt da keine Rolle, nur Flugzeuglärm stört. Abend- und Nacht-Zugbegleitung, die Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge, zudem soll der ÖV sozial- und umweltverträglich sein. Und schlussendlich fordern sie den Ausbau der Tramlinie 8 über die Hardbrücke, dessen Erstellungskosten weitere 100 Millionen Franken betragen sollen, was wir ganz klar ablehnen.

Wer soll das bezahlen? Betriebsunterhaltskosten und Abschreibungen nehmen stetig zu. In ein paar Jahren können wir dies alles nicht mehr bezahlen. Wir Steuerzahlenden werden ja von der Gemeinde, vom Kanton sowie vom Bund zur Kasse gebeten. Eine bittere Pille hingegen ist, dass die nötigen Finanzmittel circa 140 Milliarden Franken bis 2030 für Schiene und Strasse mittels diverser Aufschläge generiert werden sollen. Wie schön, dass Stadträtin Ruth Genner im «Tagblatt» sagt: «Wir wollen nämlich Vorbild sein im Bereich der Nachhaltigkeit. Das haben uns die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Auftrag gegeben.» Nur die Schulden werden für kommende Generationen nachhaltig sein. Danke.

Sabine Sieber Hirschi (SP, Sternenbergr): Ich spreche zum Strategiebericht und zum Bahnhof Effretikon. Der Bahnhof Effretikon wurde in den Sechziger-/Siebzigerjahren renoviert, galt damals sogar als Muster für einen Modellbogen, ist heute aber schmuddelig. Die Unterführungen sind schlecht belichtet und etwas heruntergekommen. Viel ernster aber ist die Tatsache, dass für mobilitätsbehinderte Menschen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, aber auch Eltern

mit Kinderwagen es unmöglich ist, innert kürzester Frist umzusteigen, da der Umweg über den Rosenweg sehr lange dauert und übrigens auch nicht als Umsteigeroute signalisiert ist. Die SP in Illnau-Effretikon hat nun eine Petition lanciert, welche die SBB auffordert, diesen unerwünschten Zustand mittelfristig zu beheben. Auch der ZVV sollte sich vehement dafür einsetzen. Im Strategiebericht des ZVV Seite 23 steht, dass der ZVV bei Bund und SBB zahlreiche Interventionen gemacht hat, um diese Planung auszulösen, damit alle Bahnhöfe einigermassen behindertengerecht sind. Es werden diverse Bahnhöfe aufgeführt in unserem Kanton, darunter aber nicht Effretikon. Effretikon wird nicht genannt trotz 600 Zügen pro Tag und 18'000 Pendlern täglich.

Nochmals: Ich möchte den ZVV auffordern, Effretikon in diesem Sinn zu unterstützen. Zudem möchte ich Lorenz Habicher noch sagen: Ja, der ZVV wird für unsere Gemeinden immer teurer. Auch meine Gemeinde hat höhere Kosten zu erwarten, obwohl sie pro Tag nur sieben Anbindungen an den ÖV hat und diese Anbindungen mehrheitlich von Touristen benutzt werden und nicht von uns persönlich, weil das ja gar nicht so «gäbig» ist. Aber ich kenne diese Kosten als Gemeinde, und der Individualverkehr ist nach wie vor undefiniert, es besteht nach wie vor keine Kostenwahrheit in diesem Sektor.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Ich habe der Debatte zugehört und mir scheint es doch wichtig, dass wir den Blick nicht nur auf den ÖV richten, sondern das Gesamtmobilitätssystem betrachten. Luzius Rüegg, enorme Vorteile hat etwas, nämlich der ÖV gegenüber dem Autoverkehr, gegenüber dem MIV. Da sind die wesentlichen Vorteile die Kapazitätsvorteile, die ökologischen Vorteile. Ich denke, darüber sollten wir sprechen. Wir sollten auch über die Kosten unseres Mobilitätssystems sprechen – der Strasse und der Schiene und des Fussverkehrs. Wenn ich höre, welche Zunahmen da zu erwarten sind 25 Prozent mehr Verkehr auf dem ÖV-, meine ich, ist es wichtig, dass wir uns auch über die Ziele nochmals Gedanken machen. Was wollen wir eigentlich erreichen mit dem ZVV, mit dem ÖV-System? Wollen wir Siedlungspolitik betreiben? Das wurde erwähnt von Willy Ger-
mann unter anderem. Da laufen wir die Gefahr, dass wir eine weitere Zersiedelung fördern. Wollen wir Umweltschutz betreiben? Darunter läuft ja der ÖV im Wesentlichen. Also man meint immer, wenn man den ÖV fördert, dann tut man was für den Umweltschutz, dann tut

man was für die Sicherheit, dann sorgen wir dafür, dass wir eine kleinere Luftverschmutzung haben. Ja, ist das tatsächlich so? Klar, der ÖV ist eine Erfolgsgeschichte, und die wollen wir fortsetzen. Daher werden wir dem Kredit auch zustimmen, das ist völlig klar.

Wenn ich zurückdenke: In meiner Jugend, wenn wir jeweils mit dem Auto durch die Stadt Zürich zu unseren Verwandten am Zürichsee fahren, dann landeten wir im Stau, richtig. Wenn ich heute je auf die Idee käme, von Winterthur nach Zürich zu fahren – klar, ich lande im Stau. Was schliesse ich daraus: Auf dem Verkehrssystem ist trotz der Geschichte des ZVV kein einziges Auto weniger, das nach Zürich, das durch Zürich fährt. Ist das nun ein Erfolg? Haben wir etwas getan für die Umwelt? Ich denke, da müssen wir uns Fragen stellen. Letztlich haben wir vor allem ein gutes ÖV-System auf die Beine gebracht, haben aber eigentlich sehr wenig für die Umwelt, gegen die Luftverschmutzung getan.

Ich meine, ÖV-Ausbau ist wichtig und sinnvoll, aber wir müssen darauf schauen, dass wir auf der MIV-Seite auch etwas tun. ÖV-Ausbau ist nur sinnvoll, wenn die MIV-Kapazitäten beschränkt oder abgebaut werden.

Regierungsrat Ernst Stocker: Gerne nehme ich natürlich die Komplimente an die Mitarbeitenden des ZVV entgegen und werde sie ihnen auch weitergeben. Ich habe mir heute Morgen überlegt, ob der Kantonsrat überhaupt tagen könnte, wenn der ZVV nicht fahren würde. Ich glaube kaum.

Wenn wir zum Rahmenkredit kommen, möchte ich mich kurz halten, der Kommissionspräsident hat bereits gesagt, warum wir hier nur eine einjährige Periode beschliessen. Ich mache drei kurze Bemerkungen:

Das San10 ist etwas spürbar beim Angebotsausbau. Wir haben aber auch Einsparungen bei den Verkehrsunternehmungen gemacht. Die erbringen ihre Leistungen optimaler und kostengünstiger. Der Angebotsausbau beschränkt sich im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme der Glattalbahn. Erfreulicherweise können wir aber heute feststellen, dass die Verkehrserträge des ZVV, die ja wegen der wirtschaftlichen Einbrüche auch eigentlich parallel zurückgegangen sind, nach neusten Zahlen wieder steigen und wir uns so auf einem guten Pfad befinden.

Zu den Grundsätzen der Entwicklung von Angebot und Tarifen. Es wurde schon verschiedentlich gesagt, die Standortattraktivität Zürichs

ist ungebrochen. Das freut natürlich nicht nur Sie, sondern das freut insbesondere den Volkswirtschaftsdirektor. Die Mobilität steigt und die Ansprüche an den ZVV steigen natürlich auch. Wir haben es aufgezeigt: Die Möglichkeiten für den Ausbau sind momentan sehr gering, insbesondere – das möchte ich hier klar und deutlich festhalten – weil das Schlüsselprojekt, die Durchmesserlinie, erst 2014 in Betrieb genommen werden kann, die dann doch einen weiteren wesentlichen Ausbauschritt bewirken wird. Auf den warten wir alle, das können wir verstehen. Aber seien wir mal froh, dass dieser Durchstich und dieser Tunnel gebaut werden konnten, und zwar in der Planung, wie wir sie gehabt haben.

Zur Entwicklung in den Agglomerationen: Die Glattalbahn habe ich erwähnt. Wir planen an der Limmattalbahn. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich wird das neue Tram Zürich West Ende Jahr eingeweiht werden. Das sind alles Sachen, die doch dazu beitragen – und das sage ich jetzt als Volkswirtschaftsdirektor –, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer innert nützlicher Frist ihre Arbeitsplätze erreichen können. Insbesondere im Raum Hardbrücke haben wir einen neuen Raum, der eigentlich explodiert. Wenn man sich dort bewegt, sieht man das klar und deutlich: die neuen Bauten, die dort aufgestellt werden – alles Sachen, die zu mehr Verkehr führen. Darum wollen wir auch das Tram Hardbrücke weiter planen und erfreulicherweise geht es auch hier vorwärts. Man kann ja auch noch sagen, dass erstaunlicherweise der Bahnhof Hardbrücke, der eigentlich so ein Lokalbahnhof ist, den wahrscheinlich die wenigsten in der Schweiz kennen, zu den 15 grössten Bahnhöfen der Schweiz zählt und die Passagierzahlen werden weiter steigen.

Nebst S-Bahn und Tram werden in den kommenden Jahren auch Buslinien konsequent aufgewertet. All diese Projekte stehen unter dem Lichte, dass es Ziel des Regierungsrates ist – das hat er im Gesamtverkehrskonzept dargelegt –, die Hälfte des neu anfallenden Mehrverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln.

Zu den Kantonsräten Robert Brunner und Willy Germann möchte ich noch Folgendes bemerken: Auch wir haben die Neujahrsbotschaften von Bundesbern zum Verkehr nicht mit Freude zur Kenntnis genommen, insbesondere, dass sich Kantone bei der Infrastruktur massiv beteiligen sollten. Ich möchte hier einfach nochmals an die NFA-Abstimmung zurückerinnern: Wir haben das gleiche Thema bei den Autobahnen, beim Netzbeschluss, und jetzt wieder bei der Infrastruk-

tur. Man hat hier Fehler gemacht, denke ich jetzt mal, indem der Bund die Infrastruktur und die Abschreibung schlicht und einfach zu wenig berücksichtigt hat. Und jetzt sucht man Lösungen. Wir werden eine Lösung finden müssen, das ist auch klar. Aber ich denke, die Kantone dürfen und können nicht übermässig zur Kasse gebeten werden. Wir werden uns weiterhin mit Vehemenz für unsere Interessen einsetzen, und ich bin auch je länger, desto mehr überzeugt, dass Zürich mit der Strategie der SBB, «Kapazität», hier in einer – sage ich mal – guten Position ist, und zwar darum, weil die Hälfte der Einnahmen aus dem Regionalverkehr, die die SBB generiert, auf dem Netz des ZVV generiert werden. Und wenn die SBB die Strategie «Kapazität» hat, dann muss sie konsequenterweise im Raum Zürich ihre Hausaufgaben machen.

Noch ein Wort zu Kantonsrätin Sabine Sieber: Selbstverständlich betrachten wir diese Entwicklung auch mit Sorge, wenn Bahnhöfe schmutzig werden, denn das ist nicht nur ein schlechtes Aushängeschild für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für den ZVV und insbesondere ist es, glaube ich, schwierig für die Benutzerinnen und Benutzer. Wir haben uns ja vehement für die Ausbauten der Anpassungen ans Behindertengesetz bei den Bahnhöfen eingesetzt. Der Nationalrat hat auch einen Nachtragskredit gesprochen. Es werden etliche Bahnhöfe im Kanton Zürich davon profitieren. Aber etwas muss ich Ihnen auch noch sagen, und zwar aus früherer eigener Erfahrung: Das Wichtigste bei all diesen Bestrebungen ist natürlich auch, dass die Standortgemeinden sich einsetzen. Ich weiss, es gibt viele Gemeinden, die ihre Lifte zum Teil mitfinanziert haben, sonst bekommen sie gar nichts von den SBB. Sie haben Perrondächer verlängert, sie haben Unterführungen mit Warmlicht, neuen Beleuchtungen aufgewertet. Ich denke, gerade im Unterführungsbereich ist mit wenigen Mitteln Optimales herauszuholen. Ich glaube, eine Gemeinde hat auch ein immenses Interesse, hier etwas zu machen.

Zu den Minderheitsanträgen möchte ich in der Detailberatung Stellung nehmen. Zum Schluss noch: Ich bin überzeugt, dass die vorliegenden Grundsätze und auch der Rahmenkredit eine massvolle, gute Weiterentwicklung der bisherigen ZVV-Strategie ist, die wir für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich brauchen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

13626

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung der Vorlage 4717

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 159 : 0 (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage [4717](#) und somit dem Rahmenkredit zuzustimmen.

Das Geschäft 4 ist erledigt.

Detailberatung der Vorlage [4718a](#)

Titel und Ingress

I.

1. Ziele

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und Infrastruktur

a) S-Bahn

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wie Sie in der a-Vorlage sehen, hat es da einen Balken auf der Seite. Das heisst, es wurde eine Änderung zur ursprünglichen Vorlage eingefügt. Da Robert Brunner Wahlkampf betrieben hat und sein grösstes Problem wohl ist, dass die SVP-Verkehrspolitik erfolgreicher ist als diejenige der Grünen, muss ich hier aufklären, wer es eingebracht hat. Es war ein SVP-Antrag, der da

in Ergänzung zur vierten Teilergänzung, das heisst den Beschluss des Kantonsrates zu dieser Teilergänzung, an korrekter Stelle die S-Bahn-Haltestelle «Höri» eingefügt hat. Denn dieser Rat muss ja konsequent in der Sache sein, und das heisst: Wenn wir in der vierten Teilergänzung die Haltestelle «Höri» schon wollen, dann müssen wir sie in den Grundsätzen auch festlegen. Der SVP-Antrag hat hier auch die Abstimmung mit dem Fernverkehr und die Anbindung an den Metropolitanraum Stuttgart erwähnt. Diese Änderung wurde mehrheitsfähig. Ich danke dafür, dass wir es mit einer Mehrheit, sogar mit Zustimmung des ZVV, einfügen konnten.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Die Beratungen werden unterbrochen.

Begrüssung des Generalkonsuls der Volksrepublik China

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich begrüsse auf der Tribüne den Generalkonsul der Volksrepublik China. Es ist Herr Jianquan Liang. Er stattet unserem Rat einen Höflichkeitsbesuch ab. Herzlich willkommen! (*Applaus.*)

Die Beratungen werden fortgesetzt.

b) Tram- und Stadtbahnen

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg, Andrea von Planta (in Vertretung von John Appenzeller):

b) Tram- und Stadtbahnen

Für die Limmattalbahn wird eine Kreditvorlage ausgearbeitet.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der KEVU: Die Minderheit möchte, dass das «Tram Hardbrücke» aus den Grundsätzen gestrichen wird. Sie lehnt dieses Tram ab. Die Mehrheit der Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass die Tramstrecke Teil des Agglomerations-

programms ist und die Planungen schon weit fortgeschritten sind. Sie steht hinter diesem Projekt. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Schon beim Rahmenkredit habe ich die Kostenunterdeckung des ZVV angesprochen. Wir liegen heute bei 390 Millionen Franken und ein grosser Teil der Kostensteigerung dieser Unterdeckung wurde durch die Glattalbahn verursacht. Es ist so, die Glattalbahn ist eine Erfolgsgeschichte, aber die Betriebskosten fallen auch an. Es sind 9 Millionen Franken jährlich, die jetzt zusätzlich berappt werden müssen. Darum haben wir gesagt, es darf nicht sein, dass wir den Wagen überladen. Es ist so, dass in der ursprünglichen Vorlage zwei Sachen, Tram und Stadtbahnen, eingetragen sind. Das eine ist das Tram Hardbrücke und das andere ist die Limmattalbahn, zu denen man Kreditvorlagen ausarbeiten möchte. Natürlich ist der Wunschzettel lang und wir würden auch gern noch mehrere Stadtbahnen und mehrere Projekte – es gibt auch ein Projekt im Oberland – vorantreiben. Nur, wir haben die Finanzen im Blick und wir wissen, dass solche Stadtbahnen auch Kosten nach sich ziehen werden. Und darum beantragen wir, in diesen Grundsätzen, die wir heute beschliessen, auf den Projektierungskredit für das Tram Hardbrücke zu verzichten. Es ist so, dass wir dieses Projekt in einem späteren Grundsatz berücksichtigen müssen. Zurzeit ist es aber so, dass die finanziellen Mittel es uns nicht erlauben, schon mehrere Projekte anzureissen. Darum ist der Antrag der SVP so zu verstehen: Wir wollen, dass die Limmattalbahn vorangetrieben wird. Wir wollen aber nicht die Limmattalbahn durch ein Tram Hardbrücke konkurrenzieren. Denn schlussendlich wird es um das liebe Geld gehen und wir können es uns nicht leisten, gleichzeitig diese Projekte voranzutreiben.

Darum bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen, das Tram Hardbrücke auf später zu verschieben und aus dieser Vorlage zu streichen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Der Antrag der SVP ist schlicht und einfach abzulehnen. Wieso? Vor vier Jahren haben wir in den ZVV-Strategien ganz deutlich von der Stadt Zürich eine Tramliniennetzstudie verlangt, mit Prioritätensetzung, wo es ein Aufkommen an Verkehrsbeziehungen hat. Ganz deutlich wird, dass die Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 unterdurchschnittlich bedient wird

und nur via Hauptbahnhof ein bisschen per Bus an der Landstrasse möglich ist. Es ist aber klar, dass wir gerade im boomenden äusseren Kreis 5 viele Verbindungen haben, die wirklich in den Kreis 4 gehen sollten. Und wenn wir diese Verbindungen immer über den Hauptbahnhof suchen müssen, verstopfen wir den Raum Hauptbahnhof/Bahnhofstrasse. Also gut, dann müssen wir aus der Studie zur Kenntnis nehmen, dass es Sinn macht und auch ökonomisch effizient ist, wenn wir im Rahmen dieser ganzen Sanierung der Hardbrücke gerade im Gleichtakt den Tram-Brückenschlag machen können. Der Bahnhof Hardbrücke ist aufgewertet worden. Der Volkswirtschaftsdi- rektor hat gesagt, es explodierte dort. Ich hoffe eben nicht, dass es explodiert im Sinn von irgendwelchen Explosionen, sondern in Form von Personenbewegungen, Beziehungen zu Arbeits- und Wohnraum. Der Bahnhof Hardbrücke wird also aufgewertet. Der Brückenschlag ist dringend notwendig, um die Verbindung der Kreise 4 und 5 zu verwirklichen, und der Hauptbahnhof muss dringend entlastet werden.

Womit ich aber einverstanden bin, lieber Lorenz Habicher, ist die Thematik, von der du gesagt hast, es dürfe keine Konkurrenz geben zwischen der Limmattalbahn und den Tramlinien in der Stadt Zürich. Das heisst aber nicht, dass wir eines vor dem anderen priorisieren und das eine vom anderen abstreichen. Das heisst ganz deutlich, dass wir hinter beiden Projekten stehen müssen und sollen, weil das Wachstum im Limmattal uns genauso wichtig ist wie das Wachstum in der Stadt Zürich. Also, was wir hier eigentlich erleben, sind Investitionen, die dringend notwendig sind, die wir zu lange aufgespart haben. Jetzt müssen wir diese Investition machen. Dass es halt Betriebskosten, Folgekosten bringt, ist ja logisch, wird aber gedeckt durch die Zu- nahme von Passagieren, die das Tram und hoffentlich auch die Lim- mattalbahn benützen werden.

Von daher ganz schlicht und einfach: Der SVP-Antrag ist abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Luzius Rüegg, du hast vor einer halben Stunde bereits zu diesem Minderheitsantrag gesprochen. Du hast ein Plädoyer zugunsten des Busses gehalten, zulasten des Trams. Aber indirekt hast du ein Plädoyer zur Dosierung des MIV gehalten. Denn ein Bus kann nicht behinderungsfrei fahren, wenn der MIV nicht dosiert wird. Das Tram hat ein eigenes Trasse, das ist einer der Vorteile des Trams. Nun, du hast natürlich nicht erwähnt, dass schon

vor Jahren ein Thema war, wie das Tramkonzept Zürich aussehen soll. Wenn wir diesen Minderheitsantrag annehmen, dann werfen wir nicht bloss das Agglo-Programm, sondern das ganze Konzept Zürich über den Haufen. Das hiesse, wir verhindern eine Tangentialverbindung, die äusserst wichtig ist.

Zürich hat ein Problem beim strassengebundenen ÖV. Es konzentriert sich – nicht nur beim strassengebundenen ÖV – allzu viel auf den Hauptbahnhof. Und dieser Hauptbahnhof ist ein Riegel, ist ein Hemmschuh für den ÖV. Wenn alle Trams dorthin geführt werden, dann stossen wir noch stärker an Kapazitätsgrenzen, an Eigenbehinderungen. Also diese Linie über die Hardbrücke ist äusserst wichtig als Tangentialverbindung. Ich bitte Sie, diesen Antrag vehement abzulehnen und das, was bereits aufgegleist ist, nicht zu behindern. Es geht ja auch um Agglo-Gelder des Bundes, die dann blockiert würden.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Ich spreche lieber von Komfortsteigerung K1 oder Kapazitätsfragenabdeckung, K2, als von Kostensteigerung K3. Hier in diesem zentralen Raum, in diesem höchst verdichteten Raum, hier und nicht irgendwo ist ein effizientes, leistungsfähiges schienengebundenes Transportmittel notwendig. Der Regierungsrat hat es gesagt, der Bahnhof Hardbrücke ist einer der grössten Bahnhöfe der Schweiz, wenn es um Passagierfrequenzen geht. Und es ist auch richtig und wichtig, dass wegen der Nähe sehr viele Leute direkt zu Fuss vom Bahnhof weg an ihre Zielorte gehen können. Aber es braucht eine Kann-Verbindung, direkt weg von diesem Bahnhof Nummer 14 oder 15 in der Schweiz auf beide Seiten. Wir haben bereits einen Vorläuferbetrieb mit Bussen. Der Bus ist mehr als nur gut besetzt, die Nachfrage ist unbestritten. Das Bedürfnis ist absolut da. Es macht überhaupt keinen Sinn, hier dieses Tram rausstreichen zu wollen.

Wir bitten Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Lorenz Habicher, du sprichst davon, dass Limmattalbahn und Tram Hardbrücke sich konkurrenzieren. Nun, wir haben uns mehrfach – mehrfach! – die Ausgabenplanung im Verkehrsfonds erklären lassen, mit allen Projekten, die da hinterlegt sind. Wir haben uns mehrfach zeigen lassen, dass das Bud-

get seriös ist. Und einfach, damit auch alle das wirklich merken: Das ist ein happiger Vorwurf an deinen Regierungsrat Ernst Stocker und seine Vorgängerin (*Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer*), dass sie unseriös budgetieren. Ich möchte mich hier für Regierungsrat Ernst Stocker einsetzen und wirklich auch sagen, dass diesbezüglich seriös budgetiert wird, wenn ihr es schon selber nicht schafft.

Dominique Feuillet (SP, Zürich): Ich möchte ins Loblied auf unseren Volkswirtschaftsdirektor einstimmen, welcher ein vehementes Bekenntnis zu diesem Tram über die Hardbrücke gemacht hat, ebenso wie offensichtlich die Mehrheit der vorberatenden Kommission. Ich möchte auch ganz kurz auf das Plädoyer des Rüeegg Luzi (*Luzius Rüeegg*) eingehen, das er im Eintreten gehalten hat. Er hat den Genossen Marcel Savarioud aus dem städtischen Gemeinderat als Kronzeugen angefleht, kann man beinahe sagen. Er behauptet, dieser hätte ein entscheidendes Plädoyer zugunsten der Trolleybusse gehalten. Ich kann mich sehr gut an diese Motion erinnern. Ich möchte dem Kantonsrat doch mitteilen und hiermit den Genossen Savarioud als Kronzeugen des Rüeegg Luzi reinwaschen. Was er gefordert hat, ist die Umstellung der Linien mit motorisierten Bussen auf Trolleybusverkehr. Und in dieser Motion, in diesem Zusammenhang hat er auch die Trolleybusse gelobt, aber nicht gegenüber dem Tram, sondern gegenüber den motorisierten Bussen.

Es ist für mich einigermaßen befremdlich, wenn zwei alteingesessene Albisrieder mir, auch einem eingesessenen Albisrieder, mit solchen Anträgen kommen. Versteckt auch die Arbeit unserer VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) und somit auch der Stadt Zürich hier in diesem Kantonsrat schlecht machen. Ich finde das schade. Sowohl die VBZ wie auch die Stadt Zürich sind ein Erfolgsmodell. Das möchte ich hier auch zuhänden des Kantonsrates festgehalten haben.

Und das andere, der Antrag auf Streichung dieses Hardbrücke-Trams, da bin ich auch noch einmal enttäuscht von euch beiden Albisriedern: Warum werft ihr der Stadt Knebel zwischen die Füsse? Der Kanton ist bereit, die Kosten, die er bezahlen muss, zu übernehmen. Der Bund ist auch bereit. Die Stadt Zürich ist auch bereit. Das wisst ihr beide haargenau. Wenn VBZ-Abstimmungen in der Stadt anstehen, dann wird mit DDR-Resultaten gerechnet und nicht mit knappen Mehrheiten.

Also ich bitte euch doch alle, diesem Antrag nicht zuzustimmen. Er würde der Stadt schaden, und das wollen wir doch alle auch vom Kanton nicht.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte gern auf die früheren Votanten replizieren. Dominique Feuillet, es ist für mich befremdlich, wie Sie mit 2 bis 3 Steuerprozenten umgehen, denn so viel wird es kosten. 2 bis 3 Steuerprocente kostet die ganze Sache. Und Sie wissen, dass die Bevölkerung der Stadt Zürich erst im November 2010 das Tram Rosengarten abgelehnt hat, dass die Hardbrücke für 92 Millionen Franken saniert wird, das sind die Vorkehrungen, die man machen muss. Diese Sanierung braucht es, weil sie sonst in sich zusammenkracht. Ihre Leute sind aber wieder diejenigen, die einen Rückbau verlangen, in erster Linie Monika Spring, die ein bisschen vor Ihnen sitzt. Sie möchte die Hardbrücke zurückbauen. Jetzt müssen Sie mir aber erklären: Wenn Sie die Hardbrücke zurückbauen, wie wollen Sie dann über die Gleise kommen? Dann besteht die Hardbrücke gar nicht mehr. Es wäre also vielleicht gut, wenn Sie in Ihrer sozialistischen Partei einmal herausfinden würden, was Sie wünschen, was Sie wollen, und sich dann einig werden, ob Sie ein Tram über die Geleise bauen oder die Brücke zurückbauen wollen. Wenn Sie sich dann gefunden haben, dann können Sie sich zu diesem Antrag äussern. Meine Äusserung war nur die, dass wir nicht Gelder zur Verfügung haben, um alles zu realisieren. Diese Gelder müssen wir eben gezielt einsetzen, und da hat das Limmattalbahn-Projekt eben Priorität und das Tram Hardbrücke kann ein bisschen zurückgestellt werden.

Die Budgetierung des ZVV ist seriös, Robert Brunner, die ist seriös. Es wird uns aufgezeigt, was es kosten wird. Nur die Finanzierung fehlt noch, denn weder der Bund hat die Gelder noch der Kanton hat die Gelder. Man spricht davon, dass man die Gelder einstellen will. Das heisst, man will diese 2 bis 3 Steuerprocente einstellen, aber noch sind sie nicht gesprochen, noch ist das Tram Hardbrücke nicht im Agglomerationsprogramm aufgenommen. Noch fliessen keine Gelder und noch können wir darauf verzichten.

Darum bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag stattzugeben und auf das Tram Hardbrücke zu verzichten.

Monika Spring (SP, Zürich): Ja, Lorenz Habicher, ich wollte mich eigentlich zu dieser Frage im Rat überhaupt nicht äussern, aber ich muss wirklich etwas klarstellen: Das Tram Hardbrücke haben wir immer unterstützt, ich ganz besonders. Sie haben einfach nicht begriffen, worum es geht beim Abbruch der Hardbrücke. Die Hardbrücke über die Geleise war nie ein Thema, das ist ganz klar. Dort muss es rübergehen, aber den Rest kann man abbrechen. Und man kann das Tram herunternehmen, das kommt auch viel billiger, weil dort die Geleise nämlich bereits vorhanden sind.

Zur Finanzierung: Es ist ganz klar, dass wir das Geld haben. Wir sind in der Schweiz nicht am Verarmen, im Kanton Zürich schon gar nicht und in der Stadt Zürich auch nicht. Diese künstliche Verknappung der Steuergelder, die Sie betreiben, führt dazu, dass wir nicht genügend Gelder für genau diese ganz wichtigen Projekte haben, wie zum Beispiel das Tram Hardbrücke. Sie wissen alle, welche Bedeutung heute der Bahnhof Hardbrücke hat. Sie sehen selber, was alles passiert im Gebiet der ehemaligen Maag-Fabrik. Dort wurde das Hochhaus fertiggestellt, das wird jetzt dann bezogen. Das ganze Gelände wird neu überbaut, ein neues Hochhaus ist gerade soeben ausgeschrieben worden. Der Bahnhof Hardbrücke wird eine ganz wichtige Funktion übernehmen. Und ohne die Anbindung an den ÖV können Sie das gar nicht mehr bewältigen, was an diesem Bahnhof an Personenströmen umgesetzt wird. Ich bitte Sie, diesen Antrag der SVP nicht zu unterstützen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Nur ganz kurz: Der Regierungsrat lehnt diesen Minderheitsantrag ab. Die Gründe möchte ich nicht mehr erläutern, die wurden bereits von der Kommissionmehrheit dargelegt. Aber etwas möchte ich doch noch festhalten: Die Vorbereitungen für die Kreditvorlage für das Tram Hardbrücke wurden bereits in den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr vom 23. Februar 2009 von Ihnen festgelegt.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher mit 109 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

c) Bus

Keine Bemerkungen; genehmigt.

d) Nachtnetz

Minderheitsantrag Peter Anderegg, Marcel Burlet, Sabine Ziegler:

d) Nachtnetz

Das Nachtangebot wird nachfragegerecht ausgebaut.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der KEVU: Dieser Minderheitsantrag gab am meisten zu reden. Die Minderheit ist der Meinung, dass das Nachtangebot sich inzwischen etabliert habe und zum Grundangebot gehöre. Deshalb sei es wie im Tarifverbund «Nordwestschweiz», der den Zuschlag auf Ende dieses Jahres aufhebt, nicht mehr vollständig durch die Nutzer zu finanzieren. Das würde nebenbei auch gerade die notorischen Inkassoprobleme mit renitenten Reisenden lösen.

Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab, da Nachtzüge am Wochenende ihrer Meinung nach eine Sonderleistung für Nachtschwärmer darstellen, die nicht von den Berufspendlern mitzufinanzieren ist. Wer genügend Geld hat, in den Ausgang nach Zürich zu gehen, sollte die 5 Franken Zuschlag verschmerzen können. Der Ertrag aus den Einnahmen der Nachtzuschläge betrug 2010 circa 6 Millionen Franken, wobei etwa 40 Prozent durch die Kundenaktion der ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) anfallen. Dieser Einnahmeausfall von 6 Millionen Franken wäre also zu kompensieren. Das Nachtnetz des Nordwestschweizer Tarifverbundes ist wesentlich kleiner als das Zürcher, trotzdem müssen die Kantone Baselstadt und Baselland infolge ihres Entscheides mehrere 100'000 Franken locker machen, die Kantone Jura und Solothurn dürften folgen. Für das aargauische Fricktal muss der Aargau «contre coeur» eine Sonderlösung finden, lehnt er doch, wie alle unsere Nachbarkantone auch, die Aufhebung des Nachtzuschlags an sich ab.

Die Mehrheit der KEVU würde die Vereinfachung beim Inkasso des Nachtzuschlags begrüßen, ist sich aber einig, dass irgendwelche Inkassoprobleme niemals und nirgends ein Grund dafür sein dürfen,

dass jemand den geforderten gerechten Preis einer Transportleistung nicht bezahlen muss.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Das Nachtangebot wird nachfragegerecht ausgebaut – ein Zungenbrecher –, heisst es in der ZVV-Strategie. Sie erinnern sich an die euphorische Diskussion, die wir damals hatten bei der Einführung, beim Geschäft 4157. Und seit dem ersten Betriebsjahr 2003 hat sich die Nachfrage mehr als verdreifacht. Es ist eine kleine Stadt, nämlich über 12'000 Passagiere, die das Nachtangebot durchschnittlich pro Nacht benutzen. Sie wissen auch, immer mehr Nacht-S-Bahnen ersetzen Nachtbusse, weil die Nachfrage überproportional steigt. Ich weiss nicht, ob Sie ein Nachtschwärmer oder eine Nachteule sind; ich bin das nicht, ich bin jetzt in einem Alter, in dem man die Nächte zu Hause verbringt (*Heiterkeit*). Wenn nicht, dann denken Sie bitte nicht nur an sich selber. Es ist weiterhin wichtig, dass wir ein Grundangebot ermöglichen, damit sich Jugendliche nicht übermüdet oder gar alkoholisiert auf den Strassen in Gefahr bringen, indem sie selber ein Fahrzeug lenken.

Nicht nur für junge Menschen gehört das Nachtnetz zum Grundangebot. Der Tarifverbund Nordostschweiz Basel – wir haben es vom Kommissionspräsidenten gehört – hat das bereits begriffen und ich nehme schwer an, dass Solothurn und Aargau folgen werden. Und überhaupt, Sie wissen das, wenn Sie mit internationalen und nationalen Zügen in der Schweiz herumfahren und Ihr Zug kommt morgens 3.05 Uhr in Sion oder Sierre an, dann müssen Sie auch kein Nachtticket lösen. Das gehört bei den SBB einfach zum Grundangebot. Bei den SBB bezahlt man da keinen Zuschlag. Und es ist eben in der Nacht auch eine Krux – ich komme dann bei der Zugbegleitung dazu –, diese 5-Franken-Tickets, seien es SMS von der ZKB oder seien es Fahrscheine, zu kontrollieren. Wir machen es uns hier ziemlich schwer, es steht nämlich in keinem Verhältnis zu den erhobenen 5 Franken. Der Minderheitsantrag will ja auf diesen Satz «Es ist vollumfänglich kostendeckend zu betreiben» verzichten. Semantisch heisst das jetzt nicht, dass man schon morgen dieses Ticket, diesen Nachtzuschlag abschaffen muss. Aber man soll daraufhin arbeiten. Es geht in Richtung einer zukünftigen Abschaffung, nämlich in die Richtung, dass sich ZVV und Politik darüber Gedanken machen sollen.

Es ist auch klar: In Zukunft wird es in Richtung Mobility Pricing gehen, das hat uns Willy Germann schon einmal gesagt, schon mehr-

mals, und ich höre das gerne in meinen Ohren. Wenn dann der nächste Mobility Pricing Vorstoss der SP kommt, hoffe ich dann auf Unterstützung der CVP.

Unser Antrag steht da höchstens am Rand im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept. Sie wissen, übers Gesamte gesehen bringt dieser Nachtzuschlag relativ wenig Geld, einen kleinen Betrag. Die Größenordnung liegt bei 0,7 Prozent des Gesamtaufwandes, das ist fast vernachlässigbar. Bei der Unterdeckung sind es etwa 2 Prozent. Wie gesagt, wir haben Vorreiter. Das ist vernünftig, was Basel gemacht hat. In zehn Jahren werden Sie staunen, wieso wir das immer wieder aufgeschoben haben. Diese Nachtzuschläge gehören ins Grundangebot mehr und mehr. Unsere Gesellschaft ist modern, mobil. Wie gesagt, wenn Sie jung sind, machen Sie die Nacht zum Tag. Ich habe zwei Jungs zu Hause. Ich muss dann immer schauen, ob die wieder mal dabei sind.

Das wichtigste Angebot ist, dass dieser Nachttarif abgeschafft wird, weil er zum Grundangebot gehört. Man könnte nämlich auch zu anderen Betriebszeiten, nämlich zu betriebsschwachen in der Nebenverkehrszeit, sagen, man könne jetzt einen Zuschlag erheben. Die KEVU hat ja vor sechs Jahren die volle Kostendeckung beschlossen, damals mit 14 zu 1 Stimme, ich erinnere mich. Wir wollten dem Nachtnetz damals zum Durchbruch verhelfen. Das müssen wir heute nicht mehr, das ist bestens aufgegleist. Das Nachtangebot gehört nach unserer Meinung inzwischen zum Grundangebot. Aus diesem Grund ist es mit den normalen Tarifen zu bezahlen. Ich weiss selbstverständlich von der ZKB in Sachen Engagement beim Nachtzuschlag, wenn man ein Konto bei ihr hat – Chapeau! Ich weiss aber auch, dass letztes Jahr das Nachtangebot sogar rentierte. Die Kostendeckung war 110 Prozent, also mehr als kostendeckend.

Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Marcel Burlet, du hast mich zitiert, aber im allgemeinen Lärm habe ich nicht verstanden, wie du mich zitiert hast. Ich kann höchstens signalisieren, dass ich total anderer Meinung bin (*Heiterkeit*).

Das Nachtangebot ist eine Sonderleistung des ZVV. Und eine Sonderleistung rechtfertigt einen Sonderpreis, also einen Zuschlag, nicht ei-

nen Rabatt. Gewiss, es gibt Probleme mit den Kontrollen, es gibt Probleme mit den Tickets und so weiter. Und es gibt offene Fragen, zum Beispiel wenn zwei Nachtangebote sich überschneiden, zum Beispiel Frauenfeld–Winterthur, das sind zwei Nachtangebote. Aber diese Fragen lassen sich lösen.

Nun aber etwas Grundsätzliches: Sie haben es erwähnt, das Nachtleben ist explosiv gewachsen. Aber was heisst das letztlich auch? Mehr Nacht- statt Tagleben heisst letztlich auch mehr Energieverbrauch, heisst letztlich auch Mehrbelastung für die Bevölkerung, heisst auch enorme Sicherheitsprobleme. Die Stadtpolizei Zürich könnte da einige Liedlein singen. Und lieber Marcel Burllet, ihr habt einen Parteikollegen, der heisst Martin Killias (*Professor Martin Killias, Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie, Universität Zürich*). Es würde sich lohnen, einmal seine Überlegungen zum Nachtleben zu lesen. Dann würdet ihr euren Antrag hinterfragen, ob das so sinnvoll ist, das Nachtleben noch attraktiver zu machen mit dem Streichen des Zuschlags.

Matthias Kestenholz (Grüne, Zürich): Laut Bericht des Tagesanzeigers von Anfang Oktober 2010 sind Zugbegleiter bei den Kontrollen im Nachtnetz einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt, darauf hat eine Versammlung von rund 100 Zugchefs der Zürcher S-Bahn hingewiesen. Kontrollen sind nötig und wichtig. Das Wissen über den Nachtzuschlag ist aber nicht weitverbreitet oder es wird häufig auch nicht verstanden, weshalb zusätzlich zum normalen Fahrausweis oder Fahrticket Mehrkosten verrechnet werden. Der Aufpreis ist denn auch das grösste Konfliktpotenzial im Nachtverkehr. Die Abschaffung des Zugschlags würde das Personal vom psychischen Druck entlasten, in heikle Situationen zu geraten. Die drohende Busse führt nicht selten zu Diskussionen und Handgreiflichkeiten, welche die Sicherheit der Nachtschwärmer und des Personals verschlechtern. Wir sehen die immer weitergehende Generierung von Mobilitätsbedürfnissen zwar kritisch und wir denken auch, dass 5 Franken nicht viel sind für Leute, die aus dem Ausgang zurückkehren. Das Nachtangebot ist aber insbesondere am Wochenende immer sehr gut ausgelastet. Die Kostendeckung sei sehr gut, hören wir, besser als bei der Versorgung von Randregionen. Es ist also aus rein ökonomischer Sicht nicht einzusehen, weshalb einseitig ein Nachtzuschlag erhoben wird. Hier geht es

um die ideologische Frage, ob wir eine 24-Stunden-Gesellschaft wollen oder nicht.

Liebe SVP, hier könnt ihr jetzt Nägel mit Köpfen machen und mithelfen, die Sicherheit zu erhöhen und die Arbeitenden zu entlasten. Die Fraktion der Grünen und AL hat diese Frage intensiv diskutiert und wird sich mehrheitlich für diesen Minderheitsantrag aussprechen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich glaube, wir sind uns auch hier einig, dass das Nachtangebot eine Erfolgsgeschichte ist. Es ist nicht nur ein gefragtes Angebot, die Jugendlichen und Junggebliebenen nach einer durchzechten und durchfeierten Nacht sicher und unfallfrei nach Hause zu bringen. Sie ersparen Eltern auch schlaflose Nächte, im Wissen, dass ihre Jungmannschaft nicht mit dem Auto unterwegs ist. Die Kehrseite dieses Angebotes ist, dass dies auch einen Preis hat. Wir sprechen immer von verursachergerecht, also soll dieses Verursacherprinzip auch hier gelten. Von diesem Rat wurde beschlossen, dass das Nachtangebot kostendeckend betrieben werden muss. Daran hat sich nichts geändert. Wir haben es gehört, aus diesem Angebot generiert der ZVV 6 Millionen Franken an Einnahmen. Wir erinnern uns an das Geschäft von vorhin, als wir die Unterdeckung des ZVV besprochen und darüber abgestimmt haben, also kann es sich der ZVV auch nicht leisten, hier, wo es verursachergerecht erhoben werden kann, auf diese Einnahmen zu verzichten. Und es ist auch erwähnt worden, dass das spezielle Arrangement der ZKB mit ihren Kunden einen 40-prozentigen Beitrag an diese 6 Millionen Franken bringt.

Wir wissen selbstverständlich, dass es nicht einfach ist, diesen Zuschlag durchzusetzen – auch das Wie, Wann und Wo – und diesen einzuziehen. Aber ich kenne den ZVV als ganz kreatives Unternehmen. Er wird sicher Lösungen und Wege finden, um dies bewerkstelligen zu können.

Ich beantrage Ihnen, diesen Minderheitsantrag von Marcel Burlet abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Leistungen haben ihren Preis, einen Tarif. Sonderleistungen haben einen Sonderpreis oder eben Tarifzuschlag. Und dieser ist hier angemessen und macht weiterhin Sinn. Die Einnahmensicherung, die Billettkontrolle, braucht es auch ohne Zuschlag, und die allermeisten Kunden bezahlen anständig, am

Tag und in der Nacht. Und dann gibt es ein paar Kunden, die sind unanständig und bezahlen nicht, weder am Tag noch in der Nacht. Wenn Marcel Burlet sagt, dieser Zuschlag sei schwer zu kontrollieren und so weiter, dann müssten wir ja im Prinzip sofort den Nulltarif einführen, denn zu Spitzenzeiten am Morgen ist es auch schwierig, zu kontrollieren, also was soll denn das Ganze? Denn eigentlich geht die Diskussion ja wirklich in eine andere Richtung, allgemein in eine Verkehrslenkung über die Tarife; ich höre das von überall her und habe dafür auch Sympathie: zu höheren Preisen zu Spitzenzeiten oder eben – und darum geht es jetzt hier – zu höheren Preisen, wenn die Leistung in der Produktion mehr kostet. Es macht also keinen Sinn, diesen Zuschlag abzuschaffen. Oder wenn von Mobility Pricing gesprochen wird, dann wird Marcel Burlet sicher nicht auf seine Idee angesprochen werden wollen, dass man vielleicht in nachfrageschwachen Zeiten auch mehr bezahlen müsse, weil der Kilometer mehr kostet. Dann müssten wir nämlich so ehrlich sein und sagen: Wir lassen den Zug nicht fahren, wir lassen den Bus nicht fahren. Dafür habe ich mich eingesetzt, als ich gegen die Halbstunden-Initiative war. Marcel Burlet wollte überall alle halbe Stunden einen Zug fahren lassen, ob jemand drauf ist oder nicht. Widersprüchlicher geht's ja wirklich kaum.

Zuletzt zurück zur Sache: Um das sichere Nachhausekommen geht es ja hier häufig in der Diskussion. Und das sollte einem Jugendlichen, einem Erwachsenen doch so viel wert sein wie ein zusätzliches Bier am Stehimbiss; im Ausgang kostet dieses nämlich schon deutlich mehr. Wir Grünliberalen werden überzeugt gegen diesen Antrag stimmen, so verführerisch er gerade jetzt vor den Wahlen auch klingen mag.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Die Sprache des Präsidenten der Kommission verrät, wes Geistes Kind wir hier behandeln heute: Er spricht von einer Sonderleistung für Nachtschwärmer und diese Sonderleistung sollen nicht die rechtschaffenen Berufstätigen finanzieren, die ordentlich Zug fahren. Es geht hier um nichts anderes als um eine Moraltaxe. Es geht darum, dass Leute, die später als um zwölf nach Hause müssen, einfach dieser Moral nicht entsprechen, und darum müssen sie mehr bezahlen. Wenn Willy Germann sagt, es gehe hier um eine Sonderleistung, dann hat er ganz einfach den Kopf im Winterthurer Sand, nirgendwo anders. Es geht hier um ein Grundangebot

für gesellschaftliche Veränderungen, die man jetzt gut oder schlecht finden kann. Man kann gut finden, wenn man heute erst um vier Uhr nach Hause geht, man kann das schlecht finden. Tatsache ist: Diese Veränderung gibt es, das ist eine Realität. Und es geht einfach nicht an, dass man eine Straftaxe macht, weil einem die Lebensweise dieser Leute, die später nach Hause gehen, nicht gefällt. So kann das nicht funktionieren. Warum – das muss mir irgendwer erklären –, warum soll jemand, der um vier Uhr nach Hause geht, mehr bezahlen als eine Person, die frisch und munter und frisch geduscht um fünf Uhr auf eine Wanderung geht? Wo ist der Unterschied? Warum muss die Person um vier Uhr mehr bezahlen als die andere um fünf Uhr?

Es geht um ein Grundangebot und eben nicht um eine Sondertaxe. Wenn wir Benno Scherrer zugehört haben, die Sondertaxenfrage führt schlichtweg in die Irre. Darum kann es nicht gehen. Ich und viele andere mit mir sind auch froh, wenn die Leute, die später nach Hause gehen, sicher nach Hause kommen, ein gutes Angebot haben. Darum streichen wir jetzt diese Nachttaxe. Sie müssen nach Hause kommen, tagsüber sicher, in der Nacht sicher, darum geht es und um nichts anderes. Ich danke Ihnen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Es geht nicht um Moral, Esther Guyer. Es kann sein, dass der Kommissionspräsident hier einen anderen Unterton gewählt hat, ich selber habe ihn nicht so verstanden. Es geht darum, dass eine Sonderleistung erbracht wird von Leuten, die in der Nacht arbeiten müssen. Und diese Sonderleistung muss finanziert werden. Es geht auch darum, dass Leute, die Sonderleistungen beanspruchen, Sonderleistungen bezahlen; das ist ganz einfach. Und wenn wir dafür sorgen wollen, dass in Zukunft ein höheres Verständnis da ist, dass der öffentliche Verkehr nicht einfach ein Selbstbedienungsladen ist für diejenigen, die ihn benutzen, sondern eben eine echte Dienstleistung darstellt, welche durch den Steuerzahler massgeblich mitfinanziert wird. Daher ist einzufordern, dass Sonderleistungen in einem nötigen Umfang von denjenigen mitunterstützt werden, die sie beanspruchen. Insofern gibt es durchaus einen erzieherischen Aspekt, insbesondere weil es sich hier auch an die Jugend richtet, die dieses Angebot reichlich benützt.

Deshalb lehnen wir diesen Minderheitsantrag eindeutig ab. Ich danke Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich wollte nicht zu diesem Thema sprechen, aber ich merke etwas: Wenn wir den häufigsten Jahrgang in diesem Rat suchen, dann ist es der Jahrgang 1953. Ich will ja nichts sagen über Personen mit dem Alter 58, aber irgendwie haben Sie, glaube ich, einen anderen Lebensrhythmus, eine andere Art Tagesablauf als unsere zukünftige Generation, die heute in den Ausgang geht. Aber in diesem Nachtangebot fahren ja nicht nur junge Personen, es wird auch in der Nacht gearbeitet. Und auch diese Personen haben ein Anrecht, sicher nach Hause zu kommen.

Jetzt schauen wir doch mal: Wie war der Trick, als wir dieses Nachtangebot eingeführt haben? Da gab es grossen Widerstand der bürgerlichen Seite. Anscheinend haben Sie nicht viel von Ihren Jugendlichen gehalten und gedacht «Die müssen nach Hause kommen». Also gut, man hat es eingeführt mit der Thematik der Kostendeckung. Das lief mit diesem 5-Franken-Obulus, den man zahlen musste. Und man hat immer gesagt, ja ja, das führen wir für ein paar Jährchen ein, das läuft ja sowieso nicht, und dann wird es wieder abgebaut. Es ist ein Erfolgsprodukt sondergleichen und erstaunlicherweise gehen auch andere Personen dieses Nachtangebot nutzen – und nicht nur die Flegel, die am Freitag und Samstag in den Ausgang gehen. Heute haben wir noch den blöden Fluch, dass wir sozusagen durch diesen Trick für die Einführung noch diesen Sonderpreis haben.

Es ist keine Sonderleistung. Wenn es eine Sonderleistung wäre, dann müssten wir sagen, eine Schule sei auch eine Sonderleistung. Und gerade Sie von der FDP sagen doch die ganze Zeit, man müsse Bürokratie abbauen, man müsse die Sondertarife abbauen und hier wollen Sie es noch einführen und einhalten. Also da sind Sie ja widersprüchlich! Ich hätte schon sehr Mühe, zu schlafen und dieses Angebot weiter zu halten.

Dieses Angebot ist ein Erfolg. Dieses Angebot wird mehrheitlich von den jungen Personen und von der arbeitenden Bevölkerung der Nacht auch bezahlt. Es ist jetzt Zeit, dass wir es ins Grundangebot integrieren, denn wir leben in einer 24-Stunden-Gesellschaft und der Kanton Zürich hat ein Anrecht, auch ein Grundangebot zu leisten – und nicht noch irgendwelche Sonderfloskeln zu zahlen. Unterstützen Sie den Minderheitsantrag!

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist interessant, wie Sie hier über ein Grundangebot diskutieren und wie Sie die Sonderleistungen verkennen. Ich für meinen Teil habe 20 Jahre Schicht gearbeitet, mit Frühschicht, mit Spätschicht, mit Nachtschicht. Und ich war ja froh, dass ich in der Nacht einen Nachtschichtzuschlag bekommen habe, weil ich dann gearbeitet habe. Das heisst, meine Dienstleistung in der Nacht musste zusätzlich entgeltet werden, weil ich ja bereit war, in der Nacht zu arbeiten. Und jetzt kommen Sie von der gewerkschaftlichen Seite und sagen: Es ist ein Grundangebot, man soll keinen Zuschlag mehr ausrichten, weil es im Grundangebot ja enthalten sein soll. Das heisst, Sie haben dann zwei Möglichkeiten: Entweder verteuern Sie das Grundangebot, dann müssen Sie es auch bezahlen. Das heisst, all diejenigen, die das Nachtangebot nicht nutzen, müssen dann mit bezahlen. Oder Sie schaffen den gewerkschaftlichen Nachtszuschlag für die Nachtarbeit ab. Dann können Sie wieder mit den gleichen Kosten rechnen wie am Tag. Und dann sagen Sie: Das ist gar kein Problem. Also wenn Sie sich der gesellschaftlichen Realität stellen wollen, Esther Guyer, dann müssen Sie auf beide Seiten fahren. Sie können nicht sagen, die Leute, die arbeiten, brauchen einen Nachtszuschlag, und diejenigen, die es nutzen, müssen keinen bezahlen. Dann müssen Sie den Leuten, die arbeiten, auch den Nachtszuschlag streichen. Dann seien Sie konsequent und denken Sie es fertig und machen Sie nicht halbe Sachen.

Ich bitte Sie, lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab. Das System funktioniert heute gut. Es ist möglich, die Kontrolltätigkeit ist möglich, und die paar Ausnahmen, die sich dagegen wehren, dürfen ruhig bestraft werden.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Esther Guyer, auch auf dem Winterthurer Sand gibt es ein stark wachsendes Nachtleben, du könntest dich einmal überzeugen, wenn du samstags dorthin gehst. (*Zwischenruf von Esther Guyer: «Ich bin um zwölf Uhr im Bett.» Heiterkeit.*) Das ist schön, das ist vielleicht besser! Auch der Winterthurer Nachtsand wirbelt Staub auf, ich habe das erwähnt. Wir haben hier einmal mehr die Frage: Was gehört zum Grundangebot? Diese Diskussion hatten wir auch im Zusammenhang mit dem Halbstundentakt. Und diese Diskussion hatten wir, liebe Sabine Ziegler, unter deiner Regentschaft, als du Präsidentin der KEVU warst. Damals haben wir formuliert, ob das Nachtangebot ein Sonderangebot

ist oder nicht. Ich müsste mich schwer täuschen, aber auch die SP hat damals anerkannt: Das ist ein Sonderangebot. Und dann sind wir eigentlich bei einer heiligen Kuh, die «Tarifgleichheit bis 24 Uhr» heisst. Ich habe schon mehrfach Vorschläge vorgebracht, man sollte auch vor 24 Uhr Sonderleistungen zulassen, das heisst konkret in gewissen Gebieten zu gewissen Zeiten Rufbusse, das würde auch heissen zum Beispiel ein Sammeltaxi bis vor die Haustür. Und dann hiess es jedes Mal: Halt, das geht nicht. Wir haben Tarifgleichheit. Also wenn ich sage, das ist eine Sonderleistung, dann stelle ich durchaus auch das Grundangebot bis 24 Uhr an andern Orten in bestimmten Situationen infrage.

Und noch etwas zur Arbeitswelt: Ich wundere mich, dass man jetzt die Arbeitnehmenden bemüht. Ich glaube, die Gewerkschaften wissen, dass man dafür kämpfen muss, dass es Nachtzuschläge bei Arbeitenden in der Nacht gibt. Und ich glaube, das rechtfertigt auch einen Zuschlag.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Sabine Ziegler, von wegen «Wir haben eine 24-Stunden-Gesellschaft» – sie ist nicht mehr da –, diese Aussage könnte einmal massiv «backfire», um das so zu sagen. Das ist eine ganz heikle Aussage in diesem Zusammenhang. Vielleicht werden wir sie daran erinnern, ich bin sicher, die FDP wird sie daran erinnern, wenn es um Öffnungszeiten geht und so weiter.

Tatsächlich einfach zur Klärung, wir Grünliberalen stehen dazu: Leistungen kosten etwas. Und eine Leistung in der Nacht, welche mehr kostet, weil der Lokführer mehr verdienen muss, kostet zu Recht mehr. Und das soll von denjenigen getragen werden, welche das in Anspruch nehmen. Und da unterscheiden wir uns tatsächlich von den Grünen, Esther Guyer. Danke.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Ich danke den Angestellten, dem Zugpersonal, dass sie eben genau nachts arbeiten. Ich danke aber auch anderen Branchen, den Polizistinnen und Polizisten oder dem Personal in der Gesundheitsbranche, dass sinnvolle Nachtarbeit geleistet wird. Übrigens danke ich auch, wenn sinnvolle Sonntagsarbeit gemacht wird. Es ist aber schön, dass jetzt auch die bürgerliche Seite mal den Wert der Nachtarbeit anerkennt. Nur ist das Problem ein ganz anderes. Diese Kosten müssen ja nicht eins zu eins auf die Personen

überwältigt werden, die dann auch von dieser Nachtarbeit profitieren. Ich gehe doch immerhin davon aus, liebe Bürgerliche, dass Sie in Zukunft nicht verlangen, dass Bussen, die nach elf Uhr ausgesprochen werden, teurer sind, dass die einen Nachtzuschlag bekommen. Und ich gehe auch nicht davon aus, dass Unfälle, die im Unispital nach 23 Uhr behandelt werden, teurer verrechnet werden sollen als diejenigen, die tagsüber passieren. Ich möchte, dass wir diese Diskussion jetzt trennen. Ich diskutiere sehr gern mit Ihnen, wann Nachtarbeit sinnvoll ist, auch wann Sonntagsarbeit sinnvoll ist. Aber das hat doch hier überhaupt nichts mit dem Thema zu tun.

Ich habe ein 24 Stunden lang gültiges Ticket und mit diesem Ticket möchte ich 24 Stunden oder einfach immer, wenn ein Zug fährt, den Zug benützen. Das ist doch nichts als logisch, und ich hoffe schon, dass Sie das auch so unterstützen werden.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich muss noch Lorenz Habicher korrigieren. Sie sind auf dem Holzweg. Wissen Sie überhaupt, dass der Nachtbuschauffeur gar keinen Nachtzuschlag mehr erhält? Früher war das so. Als ich noch Nachtarbeit auf der Post geleistet habe, hatten wir auch einen Drittel Zeitzuschlag und sonntags zusätzlich. Das ist heute alles abgeschafft, von daher zieht dieses Argument nicht. Selbst der Buschauffeur, der einen Nachtbus fährt, verdient gleich viel wie am Tage. Ich habe es ein bisschen wie Franz Kafka: «Wer sich mit Hunden zu Bett legt, steht» – wenn überhaupt – «nur mit Wanzen auf.» Damals war es ein Sonderangebot, damals. Auch für meine Tessiner Freunde ist es immer noch ein Sonderangebot. Aber für uns, die wir es jetzt schon fast ein Jahrzehnt erlebt haben, ist es keines mehr. Und darum braucht es diese Sonderzuschläge nicht mehr.

Regierungsrat Ernst Stocker: In einem Punkt sind wir uns einig: Wir alle wollen das gute Nachtnetz weiterführen und ausbauen. Das hat allerdings seinen Preis, wir haben es gehört: 6 Millionen Franken. Die ZKB hat bereits wieder einen Vertrag mit dem ZVV abgeschlossen, dass sie 40 Prozent dieser Kosten trägt in den nächsten vier Jahren. Die Benutzerinnen und Benutzer müssen sich einfach anmelden. Ich muss sagen, wichtig scheint mir bei dieser Diskussion, dass wir Lösungen finden – und da habe ich eigentlich wenig gehört, wo wir

uns verbessern können. Wie können wir den Zugang zum Nachzuschlag verbessern? Das wollen wir machen, indem man den Nachzuschlag mit dem Handy lösen kann, damit man nicht am Billettautomaten anstehen muss. Was wir auch wollen, ist, dass der Nachzuschlag in der Metropolitanregion vereinheitlicht wird, da sind wir in Verhandlungen mit den anderen Verkehrsverbänden. Ich muss Ihnen einfach sagen: Ich habe diese Diskussion jetzt mit Interesse gehört. Aber ich bitte Sie doch, verwenden Sie diese Energie, die ich spüre, für die nicht ganz einfache zukünftige Diskussion, wenn wir dann über die Preise des öffentlichen Verkehrs diskutieren müssen. Dann stehen wir vor schwierigen Aufgaben. Heute haben wir ein gut funktionierendes Nachtnetz, das kostendeckend ist. Warum wollen Sie jetzt etwas ändern? Lassen wir einen Teil des Erfolgsmodells ZVV, wie es ist. Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Peter Anderegg mit 112 : 45 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) ab.

Qualitative Gesichtspunkte

a)–d)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Sabine Ziegler:

a)–d) unverändert

e) Alle S-Bahn-Züge werden abends und nachts integral mit Zugbegleitung geführt.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident KEVU: Die Minderheit erachtet die integrale Zugbegleitung am Abend als Erfolgsmodell, von dem man nicht abrücken soll. Die Aufgabe der integralen Begleitung führt nach Meinung der Minderheit zu vermehrtem Vandalismus und zu einer Verunsicherung der Reisenden.

Die Mehrheit der KEVU befürwortet das neue Sicherheitskonzept des ZVV. Die Züge sollen dann und dort begleitet werden, wo es auch wirklich kritisch ist – die Problemzüge sind bekannt –, und zwar von

Leuten, die entsprechend ausgebildet sind. Das und der flächendeckende Einsatz von Videokameras und die Installation von Alarmvorrichtungen fördern nach Meinung der Mehrheit die Sicherheit mehr als der Einsatz einer teilweise stark überforderten Zugbegleitung.

Diskutiert wurde aus aktuellem Anlass auch die berufliche Situation der nun nicht mehr gebrauchten Zugbegleiter. Wie der ZVV präsentierte, konnte zumindest für die meisten eine gute Anschlusslösung gefunden werden. Dies wird von links-grüner Seite zumindest mit Fragezeichen versehen. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Sie haben die sympathischen Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter heute Morgen vor dem Rathaus erlebt, echter Kundendienst wie immer. Wir möchten hier einen Minderheitsantrag stellen, und zwar: Behalten wir doch diese Zugbegleitung, diese Zweierpatrouillen bei. Sie sind seit 2003, seit dem Jahr, in dem wir dies eingeführt haben, nicht mehr aus unseren S-Bahn-Zügen wegzudenken. Die Sache mit der zukünftigen Bahnpolizei ist unserer Meinung nach schlecht aufgegleist. Wir haben es gehört, Anpassungen am Sicherheitskonzept des ZVV sind zweifellos nötig, aber nicht so. In der Stadt Zürich wird übrigens nichts geändert. Falsch ist es unserer Meinung nach jedoch, die Zugchefs S-Bahn zu streichen. Wer bietet denn in Zukunft auch einen umfassenden Kunden-, nicht nur Sicherheitsdienst, das ist hier meine Frage.

Der Minderheitsantrag postuliert, dass abends ab 21 Uhr – nicht nur nachts, sondern wie heute ab 21 Uhr – alle S-Bahn-Züge integral von Personal, nämlich von zwei Zugchefs begleitet werden. Sie wissen, dass die Kundenzufriedenheit heute aktuell hoch auf 76 Punkten liegt. Im Jahr 2002 waren es nur 74 Punkte. Das ist gesunken, weil wir Probleme hatten mit der Sicherheit und der Sauberkeit in der S-Bahn. Damals waren die Züge unbegleitet. Im Dezember 2002 lancierte man dann vom ZVV aus ein neues Konzept mit diesen Zugchefs, mit Zugbegleitung. Heute werden eben alle Bahnen ab 21 Uhr integral begleitet. Das gibt uns Passagieren Sicherheit und es kommt sympathisch daher. Wieso soll man ein gut funktionierendes System jetzt verändern? Wieso soll man diese bisherige Zugbegleitung abschaffen? Ursprüngliche Aufgabe der «ZuS» (*Zugchefs*) war es nämlich, das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste in der S-Bahn zu erhöhen. Diese Arbeit wurde mit Bravour erledigt. Und wir haben auch Umfragen: Das Sicherheitsgefühl ist 2006 um 77 Prozent auf aktuell gegen

80 Prozent gesteigert worden. Diese Zugbegleiter haben auch eine sogenannte Sichtreinigung gemacht. Sie haben Zeitungen, Flaschen und Essensreste weggeräumt und trugen so auch zur Steigerung der Sauberkeit in den Fahrzeugen bei. Immer mehr ist auch mir aufgefallen: Diese Zugbegleiter sind unsere Gastgeber in den S-Bahnen, abends und nachts, und der Kundendienst, den sie gemacht haben Auskünfte geben, Fragen beantworten, würden wir leider missen bei der neuen Bahnpolizei. Überhaupt finde ich diesen Ausdruck «Bahnhofpolizei» überhaupt nicht gut gewählt.

Das Sicherheitsgefühl setzt sich nämlich aus Eindrücken auf der ganzen Reisedecke und der ganzen Reisezeit zusammen. Darum ist es wichtig, dass die S-Bahnen integral begleitet werden. Ich sage Ihnen ein Beispiel: Sie sitzen in einer S-Bahn. Sie fahren ins Zürcher Unterland und am Bahnhof Oerlikon stellen Sie fest, dass die gesamte Zugbegleitung aussteigt. Der Zug fährt dann unbegleitet weiter.

In meiner Anfrage [276/2010](#) habe ich ja ein paar unbequeme Fragen zu diesen unbegleiteten S-Bahnen gestellt. Natürlich sind nicht alle S-Bahnen jetzt unbegleitet. Aber es gibt Züge, die neu ohne Begleitpersonal verkehren. Sie können die Milchmädchenrechnung machen: Wenn die Bahnpolizei, Securitas oder Securitrans mit sechs oder acht Personen martialisch durch die Züge geht, dann haben sie natürlich nicht mehr Personal, es muss ja kostenneutral sein. Also haben sie dann zur gleichen Zeit auf zwei oder drei anderen Zügen niemanden, sie können die Leute ja nicht teilen. Das ist unser Dilemma. Mir graut vor dieser martialischen Transportpolizei.

Das neue Zugskonzept sieht ja vor, dass man die Securitrans oder die Securitas dafür benützt. Sie wissen, die Zugchefs in der S-Bahn durchlaufen eine sechsmonatige Ausbildung. Sie erarbeiten sich ein fundiertes Wissen punkto Kundendienst, punkto Billettkunde, Streckenkunde, all das, was dazu gehört. Am Ende der Ausbildung haben wir einen Allrounder: Präsenz, Einnahmesicherung, Sauberkeit und Kundendienst werden gewährleistet. Ich frage mich auch, wer dann in Zukunft all diese S-Bahnen kontrolliert und die Ticketeinnahmen sichert. Denn ich kann mir nicht vorstellen, dass die Transportpolizei vornehmlich Billetts kontrolliert, sondern sie sorgt für die Sicherheit und geht durch die Züge. Den Aspekt der Präsenz auf dem Zug müssen wir erhalten. Mit dieser neuen Transportpolizei ist das nur sporadisch erfüllt, weil es keine integrale Zugsbegleitung mehr geben wird.

In dem Sinn kann ich Ihnen auch den aktuellen Stand sagen; der entspricht nicht dem, was uns der Kommissionspräsident gesagt hat. Stand heute Morgen: Von den total 210 Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter haben zurzeit 59 eine Zusage als Reisezugbegleiter bei den SBB. Ganze zwei dürfen als Präventionsassistenten weiterarbeiten. Also haben drei Viertel summa summarum noch keine Lösung punkto ihrer Arbeitsstelle in Aussicht.

Tun Sie doch etwas Gutes, verhindern Sie diese unangenehme Situation und stimmen Sie für den Minderheitsantrag!

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Anstelle der Doppelbegleitung nach 21 Uhr durch SBB-Zugpersonal werden die Züge neu durch Mitarbeitende eines privaten Sicherheitsdienstes begleitet. Es werden nicht mehr alle Züge permanent begleitet, sondern grössere Gruppen mit Securitas, Transportpolizei und Zugpersonal gebildet, die mit Schwerpunktkontrollen, also zehn bis zwanzig Personen einzelner Züge kontrollieren. Die Zustände in den Nacht-S-Bahnen sind auf einigen wenigen Linien prekär. Entsprechend gab es schon seit längerem vonseiten der Zugbegleiter den Vorschlag, dass auf diesen wenigen Linien zusätzliche Doppelkontrollen, Doppelbegleitungen eingesetzt werden. Es ist aber insgesamt nicht so, dass die Verhältnisse generell derart schlimm sind, wie dies der ZVV darstellt. Vielleicht sind wir einfach im Unterland etwas braver als die anderen, das kann auch daran liegen. Die Sicherheit sowie das Sicherheitsgefühl haben dank der integralen Begleitung der ZVV-S-Bahn ab 21 Uhr durch eine Doppelbegleitung von gut ausgebildetem Zugpersonal statistisch belegbar zugenommen. Es hat längere Zeit gedauert, bis das Konzept funktionierte. Nun wird es abgeschafft und wieder durch ein neues ersetzt. Ein kompletter Konzeptwechsel wäre nicht nötig gewesen. Ganz speziell stossend ist der Fakt, dass erst neulich neues Personal rekrutiert und ausgebildet wurde, Personen, die übrigens dank Personenfreizügigkeit zu einem schönen Teil aus Ostdeutschland geholt wurden, die – kaum eingestellt – auch schon wieder entlassen werden. Das Zugpersonal übernimmt nebst der Präsenz auch wichtige Aufgaben wie Kundendienst, Kundeninfo, Störungsmanagement, Billettkontrolle, Sichtreinigung der Züge. Diese Dienste fallen nun grösstenteils weg. Die Züge werden nicht mehr integral begleitet. Durch die Bildung der grossen Kontrollgruppen werden andere Züge unbegleitet sein. Die Securitas-Mitarbeitenden sind in der Regel tem-

porär und im Stundenlohn angestellt – bei wesentlich tieferen Löhnen als das Zugspersonal – und sind für Sicherheitsaufgaben schlechter ausgebildet als das Zugspersonal. Eine Bahnausbildung haben sie keine. Übrigens, der Lohn ist so schlecht. Es wurde uns gesagt in der Kommission, sie können sich ja dann dort bewerben. Viele Leute haben sich dort beworben, aber weil sie nur im Stundenlohn angestellt werden bei lausigsten Löhnen, hat man das nicht weitergezogen.

Die überwältigende Mehrheit der Kunden ist anständig und hat einen Fahrausweis. Ob die neuen überfallartigen Kontrollen ihr behagen und tatsächlich ein Sicherheitsgefühl vermitteln, ist fraglich. Der Besteller hat neu verfügt, dass alle – also Zugspersonal, Securitas, Präventionsassistentinnen, Transportpolizei – mit gelben Warnwesten patrouillieren. Es soll die Sichtbarkeit erhöhen, in der Realität werden die Kundinnen und Kunden verwirrt. Wer ist denn für was zuständig? Wer gibt Auskunft? Wer hat polizeiliche Kompetenzen? Das gibt Probleme, das gibt Autoritätsverlust. Die Transportpolizei plant, der Securitas gewisse Rechte wie Ausweiskontrollen, Festhalten von Personen zu übertragen. Und das würde dann das Gewaltmonopol der Polizei tangieren. Ich wage die Prophezeiung, dass sich der ZVV mit dieser neuen Sicherheitsstrategie eine blutige Nase holen wird und die Kundenzufriedenheit unter die 76 Punkte fallen wird.

Wir unterstützen den Minderheitsantrag von Marcel Burlet.

Für dich, Marcel Burlet, beginnt der Abend offenbar erst um 21 Uhr, es verschiebt sich also offensichtlich. Wir verlangen einfach, dass dieses Konzept ab 21 Uhr durchgezogen wird. Danke.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Also wenn ich jetzt das Schreckensszenario gehört habe, das hier heruntergebetet wurde, dann zweifle ich, ob jemals noch Personen diese S-Bahn oder dieses ZVV-Angebot nutzen. Wir haben ganz klar vom Direktor des ZVV (*Franz Kagerbauer*) den Stand der neuen Sicherheitsorganisation im Verkehrsverbund erfahren. Aufgrund des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr wird neu ein Sicherheitsdienst für die Einhaltung von Ruhe und Ordnung in den Zügen sorgen. Die Nacht-S-Bahnen bleiben mit dieser neuen Sicherheitsorganisation begleitet, somit ist auch in Zukunft für die Sicherheit von Personal und Fahrgästen gesorgt. Ich habe schon einmal gesagt: Ich zähle auf die Kreativität des ZVV. Und ich bin

überzeugt, dass die Auskunftspersonen letztendlich auch die gleichen sein werden, die diese Züge begleiten. Ich habe keine Bedenken, dass es in Zukunft schlechter werden soll. Sie haben mehrmals diese Zahl, zur Kundenzufriedenheit genannt, auch da zähle ich auf den ZVV. Wenn sie sinkt, dann wird sich der ZVV wieder etwas einfallen lassen. Und lassen wir das jetzt doch einmal anlaufen und sehen, ob es dann wirklich schlechter wird, als es bis heute ging. Wir haben gehört, dass es Probleme gab, dass bei einer Eskalation all diese Zugchefs überfordert waren. Diesem Umstand will man mit dieser Organisation Abhilfe schaffen.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Dominique Feuillet (SP, Zürich): Gestatten Sie mir zwei Sätze im Dialekt: «Ond wenn dr Kondüktör jitze no chunnt, so geit är däm Sachverhalt nid uf e Grund. Er seit nume, was für ne Ortschaft jitz chunnt – s'isch Rorschach.» Das ist die meisterliche Reduzierung des Kondukteurs vom Liedermacher Mani Matter, der den Kondukteur reduziert hat auf den Ansager der nächsten Station. Die SBB selber haben den Beruf des Kondukteurs noch viel entschiedener verringert und verkleinert. Und eine der ersten Untaten der SBB AG war die Abschaffung des Kondukteurs.

Die älteren Kolleginnen und Kollegen hier im Rat mögen sich erinnern an den Kondukteur mit der schwarzen Tasche auf Kniehöhe. Das war der einfache Kondukteur. Und der andere mit der roten Tasche auf Kniehöhe war der Zugchef. Die haben dieses Anforderungsprofil, das wir heute im Jahr 2011 an den ZVV stellen, seit Anbeginn der SBB erfüllt. 2003 musste dieser Entscheid der SBB geflickt werden. Die SBB entschieden damals, dass auf Regionallinien keine Kondukteure mitfahren. 2003 hat man diesen Fehler zum Teil wieder verbessert mit den Zugsbegleitern. Diese Forderung nach Zugsbegleitung integral nach 21 Uhr – da gebe ich dir recht, dann fängt für mich auch der Abend an –, diese Forderung hat zwei Aspekte: Ein Aspekt ist der gewerkschaftliche, der zweite der Service public. Beides liegt mir seit jeher am Herzen. Und wenn ich sehe, dass die Securitas Aufgaben übernehmen soll, die bisher von Zugsbegleitern erfüllt wurden, dann erinnere ich daran: Die Securitas ist eine Wach- und Schliessgesellschaft. Das mag sie gut machen, wachen und schliessen, aber diese Fähigkeiten sind in der S-Bahn nicht gefragt. Wir wollen Zugbegleiter, die kompetent auch Auskunft geben können, die den Betrieb von

Grund auf kennen. Und das machen die Kolleginnen und Kollegen, die bei den SBB ausgebildet wurden und die auch bei den SBB in Lohn stehen. Die machen das bestens.

Und der zweite Aspekt, der Service public, liegt uns, der qualitative Service public liegt aber, davon bin ich überzeugt, eigentlich allen Parteien am Herzen. Hier verwässern wir einen wesentlichen Teil des Service public. Geben wir der Kundschaft der SBB das Gefühl von Sicherheit, geben wir der Kundschaft das Gefühl, dass sie ernst genommen wird. Ich denke, dieser Minderheitsantrag verdient doch auch von der ablehnenden Seite einige Gedanken. Ich hoffe, dass daraus ein Mehrheitsantrag wird.

Ratsvizepräsident Jürg Trachsel: Dominique Feuillet, der zweite Vizepräsident und meine Wenigkeit haben festgestellt, dass es nicht nur die älteren Kollegen sind, die sich noch an den Kondukteur erinnern können. (*Heiterkeit.*)

Willy Germann (CVP, Winterthur): Man spürt, bei diesem Minderheitsantrag geht es um Nostalgie. Mani Matters Kondukteure gibt es schon lange nicht mehr. Und mit diesem Minderheitsantrag wird eine nostalgische Scheinsicherheit kultiviert. Ganz sicher ist: Das Sicherheitskonzept von ZVV, SBB und Polizei ist besser als das heutige Sicherheitskonzept, und zwar besser unter dem Motto «ein Raum, ein Kommando». Für gleich viel Geld – ich betone: für gleich viel Geld – wird mehr Sicherheit geboten. Es geht um 42 Millionen Franken, ohne die Gelder der VBZ.

Was nützt eine flächendeckende Zugsbegleitung, die auf den einen Linien bloss eine Scheinsicherheit bietet und auf anderen Linien schlicht überflüssig ist? Einmal mehr wird das Gleichheitsprinzip strapaziert. Wir haben das heute beim Nachtzuschlag erlebt, früher beim Halbstundentakt. Was nützen Zugsbegleiter, die nicht mehr wagen, durch Züge zu gehen? Das ist Realität. Oder was nützen auf der andern Seite Zugsbegleiter auf Linien, auf denen noch fast nie etwas passiert ist, wo fast nur anständige Kundinnen und Kunden sitzen, zum Beispiel auf den Linien ins Weinland; Martin Farner, hör gut zu! Offenbar gibt es dort anständige Leute. Also machen wir doch gezielte Sicherheitskonzepte und nicht wieder einfach das Flächendeckende.

Es stimmt, es hat eine gewerkschaftliche Seite. Ich möchte auf diese Seite nicht eingehen, das muss auf einer anderen Ebene gelöst werden. Aber unser Anliegen ist ganz klar: Wir wollen mit gleich viel Geld mehr Sicherheit. Also lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Die Leute fühlen sich in den S-Bahnen sicher, die meisten Leute, und das ist eine der grossen Stärken des öffentlichen Verkehrs in Zürich. Es ist eine der grossen Qualitäten, dass er von allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden kann und auch genutzt wird – und gerne genutzt wird, das zeigen die Zahlen. Dass das auch abends der Fall ist, ist nicht selbstverständlich, im internationalen Vergleich sehr erfreulich. Deshalb braucht es ein hohes Sicherheitsniveau. Dieses zu gewährleisten oder noch zu verbessern muss das Ziel des ZVV sein. Und das muss unser Ziel hier sein. Es ist das Ziel des Konzeptes des ZVV, denn es soll neue Sicherheit bringen, wir hoffen, verbesserte Sicherheit – das ist das Versprechen –, und an diesem Versprechen werden wir den ZVV dann messen können; dieses Konzept gegen den jetzigen Zustand.

Züge werden noch begleitet werden. Es werden abends sogar mehr Leute mit Sicherheitsaufgaben unterwegs sein. Es gibt weiterhin eine Grundversorgung, bei der aber situativ und flexibler – das ist das Schlagwort der Minute oder der Stunde – und das ist entscheidend. Die SP will wieder einen Ansatz, der alles verlangt, am liebsten wäre es dann schon beim Dunkelwerden Nacht, das würde heissen: im Winter zu Stosszeiten. Es braucht nicht einfach auf jedem Zug zu jeder Zeit eine Begleitung, eine Begleitung, die übrigens – das habe ich selber erlebt und wurde mir auch zugetragen – dann manchmal doch nicht präsent ist, aus welchen Gründen auch immer. Und dann gibt es Züge – auch das sind erfreulich viele Linien –, die abends so rappe l-voll sind, dass das Sicherheitspersonal den Zug schon gar nicht durchqueren kann. Das System, ich habe es gesagt, muss flexibel sein. Die Leute müssen dort eingesetzt werden können, wo sie gebraucht werden.

Der SP-Antrag ist in der Tat ein gewerkschaftlicher Antrag. Und da, muss ich Ihnen schon sagen, hatte ich kürzlich schon etwas Mühe mit den Zugsbegleitern. Die haben nämlich den Pendlern – mir auch – an Bahnhöfen, an denen wir als Parteien übrigens keine Werbung machen dürfen, Handzettel verteilt. Und diese Handzettel haben nichts anderes getan, als den Leuten Angst gemacht. Wenn das die Zugbe-

gleiter machen, dann habe ich wirklich grosse Mühe. Das hat mich geärgert und ich erachte das als hochproblematisch.

Wir Grünliberale setzen auf sichere Züge, auf bezahlbare, sinnvolle, situationsgerechte Massnahmen – statt einen flächendeckenden teuren Service public.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Mit dem Abbau der Zugbegleitung nach 21 Uhr wird das Sicherheitsgefühl in den Zügen markant abnehmen. Da kann Willy Germann von Nostalgie sprechen, da können andere sagen, dass es jetzt ja sicher sei. Ja, jetzt fühlen sich die Menschen eben noch sicher, später nicht mehr. Als die SBB anno dazumal die Kondukteure abgeschafft haben, haben verschiedene Frauenorganisationen Briefe an die SBB geschickt. Sie haben protestiert genau aus dem Grund, dass sie sich nachher nicht mehr sicher fühlen würden. Nun, es hat sich ja dann gezeigt, die Ängste waren berechtigt und die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter wurden angestellt. Es wurden damals aber ähnliche Floskeln vorgebracht wie jetzt halt wieder in diesem sogenannten Sicherheitskonzept. Aber was nützt mir denn eine Videokamera, wenn ich von Zürich nach Winterthur oder wohin auch immer, nach Wetzikon, Uster – das ist eine ganz beliebte Strecke für Leute, die Ängste haben, man weiss, dass es eine der schlimmsten sei –, was nützt mir das, wenn ich eine Videokamera habe, wenn ich mich in diesem Moment unsicher fühle? Ich brauche einen Menschen aus Fleisch und Blut, der vorbeipatrouilliert und ein bisschen für Recht und Ordnung schaut. Dann weiss ich, dass irgendwo irgendjemand ist, der mir dann auch mal noch beistehen würde, wenn ich irgendein Problem hätte. Es geht ja nicht immer um Kapitalverbrechen, man fühlt sich einfach auch sonst angepöbelt, blöd angemacht oder einfach nicht so wohl, weil irgendwo eine Gruppe betrunkenen Männer sich ein bisschen so aufführt, wie es nicht unbedingt sein müsste. Nein, vor betrunkenen Frauen habe ich keine Angst (*Heiterkeit*). Es ist wirklich vor allem für Frauen – aber ich gehe davon aus, dass sich auch Männer manchmal nicht so wohl fühlen, es ist wirklich ein Problem der Sicherheit. Mir nützt es nichts, wenn sporadisch irgendwelche uniformierten Fast-Polizisten durchpatrouillieren. Ich brauche die Sicherheit, dass immer – immer! – jemand auf meinem Zug ist, und das schaffen wir nur, wenn wir diesen Minderheitsantrag unterstützen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Zuerst möchte ich etwas zum Vorwurf der Grünliberalen sagen, dass die Zugbegleiter sich für ein gutes Konzept eingesetzt haben. Ich finde es erstens einmal sehr gut, wenn wir so engagierte Mitarbeitende des ZVV haben, die sich für ein gutes Konzept wehren und dafür auch ihre Freizeit opfern. Und zum andern ist es so, dass meistens vor dem Gelände der SBB auch ein öffentlicher Raum ist. Im öffentlichen Raum dürfen sowohl wir als auch die Zugbegleiter Flyer verteilen; das ist ihr politisches Recht.

Um was es hier aber grundsätzlich geht, ist ein Sicherheitsgefühl. Wann fühlt man sich sicher? Ich nehme an, der eine oder andere von Ihnen war auch schon im Ausland unterwegs. Nun hat es ja an diesen Bahnhöfen zum Teil diese uniformierten Polizisten mit den Maschinengewehren. Man kann ja sagen «Das ist toll, da fühlt man sich supersicher», aber im Allgemeinen bin nicht nur ich, sondern sind die meisten Leute irritiert. Die fragen sich: Weshalb braucht es das? Ähnlich sieht es dann eben aus, wenn man die Securitas-Rambos durch die Züge gehen sieht. Ich war vor Kurzem einmal an einem Sonntagmorgen in der S-Bahn nach Illnau-Effretikon unterwegs. Das ist nun nicht gerade die Hochrisikozone. Es hatte auch nicht gerade viele Leute unterwegs. Aber es kam so ein Sicherheitspersonal herein, mit Schlagstöcken, so voll montiert, und es löste halt ein gewisses Befremden aus. Man fühlt sich dann nicht sicherer, sondern unsicherer. Und es geht ja genau um diese subjektive Sicherheit. Da nützen Zugbegleiter viel mehr als Securitas-Rambos. Von dem her, denke ich, ist es eben ein sehr gutes Konzept.

Auch etwas verwundert bin ich eigentlich über die SVP. Die SVP ist ja eine konservative Partei. Was ich am Konservativen manchmal tatsächlich positiv finde, ist: Man muss nicht immer alles ändern, das gut läuft. Wir haben hier ein Konzept, das gut läuft. Wir haben seit sieben, bald acht Jahren gute Erfahrungen. Man muss nicht immer alles über den Haufen werfen. Bleiben wir doch bei diesem Konzept! Wir haben engagierte Mitarbeiter, die Leute fühlen sich sicher. Bleiben wir doch dabei! Manchmal muss man wirklich nicht alles über den Haufen werfen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Der EDU ist eine bestmögliche Sicherheit in den S-Bahnen sehr wichtig. Was wir heute haben, kennen wir, wir kennen die Zugsbegleitung. Was wir in Zukunft haben

werden, kennen wir noch nicht. Es ist wie bei einer EU-Abstimmung. (*Zwischenruf: «Nei, s'isch wie bim Hürate!» Heiterkeit.*)

Die EDU wird aus diesen Gründen diesem Minderheitsantrag zustimmen, obwohl er eine Tücke in sich hat. Eine Zugsbegleitung ab 21 Uhr wäre für uns ausreichend. Dies ist nicht im Gesetzestext enthalten. Wir sind aber überzeugt, dass dies in der Verordnung noch beigelegt oder diese damit ergänzt werden kann. Die EDU befürchtet, dass die Sicherheit in den Zügen durch das neue Sicherheitskonzept, durch die Transportpolizei sowie den privaten Sicherheitsdienst nur lückenhaft gewährleistet ist. Zudem sind wir der Ansicht, dass der Kostendeckungsgrad durch die Billettkontrolle, welche das Zugsbegleitungspersonal heute durchführt, bedeutend höher ist als nachher bei Sicherheitskräften, welche diese Tätigkeit nicht mehr durchführen. Danke.

Eva Torp (SP, Hedingen): Das Thema ist ja nicht neu hier im Rat. Nachdem ich 2003 eine Anfrage ([374/2003](#)) betreffend Wiedereinführung der Kondukteure in der S-Bahn im Kanton Zürich gemacht habe, habe ich 2004 ein Postulat ([206/2004](#)) eingereicht; es wurde leider abgeschmettert. Die Gründe waren damals finanzielle. Heute bin ich mir gar nicht so sicher, ob unser Postulat wieder so schlecht dastehen würde; ich habe es mit den Grünen eingereicht. Denn wenn Sie sehen, was da heute alles für Sicherheitskräfte, für Bahnpolizei, für Leute gegen Vandalismus, für Putz- und Reinigungsarbeiten einem Kondukteur gegenübergestellt wäre, glaube ich, dass es heute vielleicht sogar anders aussehen würde. Und ich denke, ein bisschen Sicherheit lohnt sich für den öffentlichen Verkehr und damit ist dieser Antrag wichtig. Unterstützen Sie ihn.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich bin ich erstaunt, dass immer das Kondukteurbild wie vor 20 Jahren gezeichnet wird. Und gleichzeitig wurde vor einer halben Stunde gefordert, wir brauchten ein 24-Stunden-Netz. Das heisst doch einfach, dass Veränderungen in diesem Bereich eingetroffen sind. Sicherheit – da sind wir uns einig – ist ein zentrales und wichtiges Thema in unserem öffentlichen Verkehr. Und der ZVV weiss auch – und ich weiss es auch –, dass Veränderungen nicht immer einfach sind. Aber unsere Beobachtungen haben gezeigt, dass Handlungsbedarf vorhanden ist. Ich weiss zum Beispiel,

dass Kadermitglieder des ZVV regelmässig auf dem Nachtnetz an Bord sind, um zu schauen, wie das läuft. Die wissen, worum es geht. Darum haben wir, gestützt auf das neue Bundesgesetz über Sicherheitsorgane der Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr, eine neue Sicherheitsorganisation geschaffen. Sie arbeitet unter dem Motto «Ein Raum, ein Kommando», genau gleich wie die Stadt Zürich. Sie arbeitet auch mit diesem Konzept «Ein Raum, ein Kommando» und es wurde sogar als gutes Beispiel angeführt. Somit können die Einsätze der Transportpolizei, des Sicherheitsdienstes, der Präventionsassistenten und des Kontrolldienstes eingesetzt werden. Die fachkompetenten Mitarbeitenden können neu nicht nur auf dem Zug, sondern auch in den Bussen und auf Bahnhöfen eingesetzt werden. Die bisherige Begleitung sämtlicher Züge ab 21 Uhr durch S-Bahn-Zugchefs wird dadurch aufgehoben. Es wird aber gleichzeitig eine neue Grundversorgung an Begleitung sichergestellt. Zusätzlich kann punktuell verstärkte Präsenz markiert werden. Das Nachtnetz wird immer begleitet sein.

Betroffen – das schleckt keine Geiss weg – sind circa 250 Mitarbeitende der SBB. Es wurde gesagt, es seien Mitarbeitende des ZVV, es sind aber Mitarbeitende der SBB. Die SBB haben uns eigentlich versprochen, dass es keine Entlassungen geben soll, dass mit jedem optimale Lösungen gesucht werden, und bieten Umschulung und Sprachkurse an. Nach unseren Informationen haben 50 Zugchefs eine neue Stelle gefunden, für weitere 130 stehen beispielsweise die 200 offenen Stellen als Zugsbegleiter im Fernverkehr offen.

Ich weiss, in diesem Saal hat es viele Expertinnen und Experten im öffentlichen Verkehr, das ist nicht abzustreiten. Aber ich möchte Ihnen doch noch etwas anderes mitgeben, bevor wir in diese Abstimmung gehen: Heute Morgen wurde unisono gesagt, die Leute, meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ZVV, seien die Spezialisten, die es zu loben gelte. Die machen ihre Arbeit – da bin ich mit Ihnen 100-prozentig einig – sehr gut, und zwar seit 20 Jahren. Und jetzt, wo sie mit diesem neuen Sicherheitskonzept in Ihrem Sinn das Beste und das Optimalste für die Sicherheit der Zürcher S-Bahn wollen, sagen Sie, das werde himmeltraurig und es habe keine Sicherheit mehr in den S-Bahnen und ich weiss nicht, was hier noch an die Wand gemalt wird. Ich möchte Ihnen einfach nochmals sagen: Diese Leute, die tagtäglich mit diesen Problemen arbeiten, finden das die beste Lösung.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Marcel Burlet mit 99 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich gehe davon aus, dass es auch für Sie selbstverständlich ist, dass wir diese Vorlage fertig beraten heute Morgen.

*Tarif**Distribution**Werbung/Promotion**Ökologie*

a)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

b)

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Peter Anderegg, Marcel Burlet:

b) Die Beschaffung von umweltfreundlichen, energie- und ressourceneffizienten Fahrzeugen, die (...) entsprechen, wird gefördert.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der KEVU: Die Minderheit möchte, dass bei der Beschaffung der Fahrzeuge neben Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit auch noch auf Ressourceneffizienz geachtet wird. Genannt wurde namentlich das «cradle-to-cradle-Prinzip». Genannt wurden konkret etwa Sitze aus Material, das sich nachher in die Nahrungskette einfügen lässt.

Die Mehrheit der KEVU sieht an sich bereits «umweltfreundlich» als umfassenden Auftrag. Angesichts dessen, dass die Auto- und somit auch die Busindustrie – für einige wohl erstaunlicherweise – punkto Herstellung und Recycling bereits zu den effizientesten Industrien gehört, geht es wohl kaum an, dass der ZVV teure Sonderanfertigungen bestellt. Wenn solche, heute erst angedachte Dinge aber zum Standard werden, sind sie mit «umweltfreundlich» bereits genannt.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Die öffentliche Hand beschafft jährlich 30 Milliarden Franken an Gütern und Dienstleistungen. Darin liegt ein grosses Potenzial. Auch ein grosses Potenzial liegt im Kanton Zürich. Mit dem Rahmenkredit von 390 Millionen Franken, also einem Bruchteil von diesen 30 Milliarden, haben wir ein Potenzial. Das heisst, dass der Kanton als gutes Beispiel vorangehen kann, wie er beschafft. Und zweitens kann es einen Marktbeeinflussungsfaktor beinhalten: Wie können wir Produkte und Dienstleistungen in Richtung von Energieressourcen und Umwelteffizienz herstellen?

Das BAFU (*Bundesamt für Umwelt*) hat dafür eine eigene Fachstelle eingerichtet als Beratungsstelle für die öffentliche Beschaffung. Und nachdem längere Zeit immer die energetischen Fragestellungen oder die sozialen Fragestellungen wichtig waren, rücken die ganze Thematik der Ressourceneffizienz und die Rückführbarkeit in den Kreislauf ins Zentrum. Letzte Woche haben wir den Massnahmenplan für Abfall- und Ressourcenwirtschaft im Kanton gesehen. Und plötzlich bekommen wir ein neues Wort zu erleben: «Urban Mining». Unter diesem Begriff «Urban Mining» wird verstanden, dass man eine Rückgewinnung durch den Abfall, eine Rückgewinnung von Rohstoffen macht.

Also wenn wir in Richtung Beschaffung von Produkten – hier geht es um Bus, Zug et cetera – gehen, dann müssen wir auch im Auftrag dieser Ausschreibung die Ressourceneffizienz mit einbeziehen. Die Ressourcen – wir kennen die Preise auf dem Weltmarkt – nehmen immer mehr ab und wir haben eine Verantwortung gegenüber den weiteren Generationen, dass wir Ressourcen so benutzen, dass wir sie wieder in den Kreislauf rückführen und weitere Produkte für die nächste Generation erstellen können.

Es handelt sich um ein einfaches kleines Wort mit einer grossen Bedeutung. Ich hoffe, dass Sie diesen Antrag unterstützen. Es tut niemandem weh, aber es hilft viel – für heute, aber auch für morgen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Man könnte oder man sollte sich vielleicht doch auch mal damit zufriedengeben, dass der ZVV von sich aus festhält, dass er die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen, die dem neusten Stand der Technik entsprechen, fördert. Man kann ja auch Dinge verlangen, die eigentlich gut klingen, aber über die wir schlicht keine Handlungsbe-

fugnis oder keine Kompetenz haben und die nicht umsetzbar sind. Wir Grünliberalen fragen uns schon: Was für Aufgaben soll denn der ZVV noch wahrnehmen? Die Transportunternehmungen – sie kaufen die Fahrzeuge – müssen Fahrzeuge kaufen, die auf dem Markt erhältlich sind. Und so gross sind unsere Bestellmengen jetzt auch nicht, dass sich eine ganze Industrie umstellen würde. Die von Kollegin Sabine Ziegler genannten Zahlen haben überhaupt nichts mit dem Beschaffungsvolumen zu tun. Und selbstverständlich ist uns Ressourceneffizienz wichtig. Und selbstverständlich soll man bei der Beschaffung im Fachgespräch auf diese Aspekte eingehen, intensiv eingehen. Aber das jetzt hier in die Grundsätze zu packen, das ist unserer Ansicht nach nicht notwendig. Wir lehnen diesen Antrag ab.

Und über den letzten Antrag von Sabine Ziegler werde ich dann auch keine Worte mehr verlieren. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler mit 102 : 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Wirtschaftlichkeit

a)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

b)

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Peter Anderegg, Marcel Burlet:

b) Für Fahrleistungen gilt eine sozial- und umweltverträgliche Wettbewerbsordnung. Der ZVV arbeitet in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern einen Rahmen-GAV aus, der von den marktverantwortlichen Unternehmen eingehalten wird.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der KEVU: Die Minderheit würde die Erarbeitung eines GAV (*Gesamtarbeitsvertrag*) durch den ZVV zusammen mit den marktverantwortlichen Partnern begrüßen. Der Kostendruck wird sich nach Meinung der Minderheit auch beim Personal auswirken, ein GAV halte dagegen. Die Tarifverbände Bern, Luzern und Nordwestschweiz kennen eine solche Lösung.

Die Mehrheit lehnt den Minderheitsantrag ab. Zum einen sei es nicht Sache des Verbundes, sondern der einzelnen Unternehmen, solche Verträge auszuhandeln. Zum anderen dürfte es schwierig sein, insbesondere die Angestellten der VBZ, die im Verhältnis sehr gut gestellt sind, in einen solchen Vertrag zu zwingen. Nicht einmal der VPOD (*Verband des Personals öffentlicher Dienste*) kann sagen, ob die Leute einen solchen kollektiven Vertragszwang überhaupt wünschen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Wir machen das kurz und bündig. Die öffentliche Ausschreibung im Bereich des öffentlichen Verkehrs nimmt in ihrer Kadenz zu. Das heisst, dass der Konkurrenzdruck zunimmt. Und wenn wir beim öffentlichen Verkehr schauen, gerade beim Bus, dann handelt es sich hier bei den Personalkosten um 60 bis 70 Prozent der Kosten. Ich vermute, dass es beim öffentlichen Verkehr insgesamt zwischen 50 und 70 Prozent zu stehen kommt. Das heisst, es ist zentral, dass man die Löhne schützt. Ein Rahmen-GAV hat folgende Aufgaben: Er hat die Aufgabe, die branchenüblichen Bedingungen zu definieren, was die Lohnzahlungen oder auch die zusätzlichen Leistungen sind. Er erlaubt aber den einzelnen Verkehrsunternehmen, weiterhin eine eigenständige Personalpolitik zu führen. Wenn wir diese allgemeinen Grundsätze durch einen GAV festlegen können, führt es zu einer Versachlichung der Debatte und des Diskurses zwischen den Sozialpartnern und den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern. Es ist aber auch zentral, dass in einer Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern diese kostenrelevanten Grössen nicht nur definiert werden, sondern dass man auch eine deutliche Art von Kontrollmechanismen einführt.

Also, es macht Sinn. Was bis anhin gelaufen ist, ist sicherlich ein erster Schritt. Man hat gewisse Vereinbarungen, aber diese sind nicht verbindlich und sind natürlich auch im Kontrollbereich nicht nachvollziehbar. Es ist für mich aber sehr unverständlich, dass im ZVV-Gebiet das einzige – mehr oder weniger das einzige – für öffentlichen Verkehr ist, das weiss ist. Die restlichen Kantone oder Tarifverbände kennen schon einen Rahmen-GAV. Sind jetzt die Kantone Bern, Waadt, Luzern so viel fortschrittlicher als der Kanton Zürich? Ich meine nein, im Bereich der Löhne oder im Bereich der Definition von Löhnen und von Lohnnebenkosten vielleicht aber schon. Es wird also Zeit, dass der Kanton Zürich, welcher sich immer als Vorzeigekanton gibt, aktiv wird. Wir haben ja gehört, wie toll und irrsinnig wir im Be-

reich des öffentlichen Verkehrs sind und wie das auch die Wirtschaft stützt, aber für die eigene Wirtschaft und den Umgang mit dem eigenen Personal besteht Nachholbedarf. Ich bitte inständig, dass wir den ersten Schritt, das heisst diese Leistungsvereinbarung, wirklich in Form eines Rahmen-GAV festlegen, damit in Zukunft, wenn dann wirklich die komplette Marktöffnung im öffentlichen Verkehr stattfindet, die Mitarbeitenden, die eine wichtige Leistung für unsere Wirtschaft bringen, geschützt sind und wissen, auf welchen Partner sie sich abstützen können.

Ich danke für die Unterstützung des Antrags.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Die Grünen stimmen dem Antrag zu, aber zumindest auch aus einem ganz anderen Grund, als das meine Vorrednerin ausgeführt hat. Es geht mir darum, dass mithilfe des Rahmen-GAV ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen ermöglicht werden soll. Die grossen, marktverantwortlichen Unternehmen sind öffentliche Betriebe. Sie haben faire, gute Anstellungsbedingungen über das Ganze gesehen. Sie sind aber als öffentliche Betriebe nicht frei in der Gestaltung der Löhne, des Lohnsystems, im Ansetzen der Löhne. Wir können das hier nun gut oder schlecht finden, es spielt keine Rolle, es ist schlicht so.

Auf der andern Seite haben wir in diesem Wettbewerb Players, kleine Verkehrsunternehmen, private Verkehrsunternehmen. Die sind frei, die können ihre Löhne ansetzen, wie sie wollen. Und die nutzen natürlich ihren Spielraum auch, dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Entsprechend haben sie tiefere Löhne. Auch das wiederum ist so, wir können das nicht ändern. Wir können es gut oder schlecht finden, aber es ist ein Fakt. Nun ist es allerdings so, dass die Löhne in einem Busbetrieb der absolut grösste Kostenfaktor sind. Ich habe einmal die Rechnung vom Stadtbus Winterthur angeschaut: Zwei Drittel der Kosten sind Personalkosten. Da sehen Sie, welchen Hebel das ausmacht.

Der ZVV schreibt vor, dass die Buslinien periodisch ausgeschrieben werden. So soll das jeweils beste Angebot zum Zuge kommen. Allerdings besteht auch die Gefahr, dass damit die Betriebsgebiete zerstückelt werden. Es besteht auch die Gefahr, dass das billigste statt das günstigste Angebot zum Zug kommt. Wie erwähnt, die grossen Verkehrsunternehmen sind öffentliche Betriebe. Sie erleiden durch diese

Lohnungleichheiten einen systematischen Wettbewerbsnachteil. Es betrifft dies vor allem VBZ und Stadtbus Winterthur. Was wir machen, wenn wir da keinen Riegel vorschieben, ist, dass wir als öffentliche Hand unsere eigenen Betriebe systematisch benachteiligen, und das kann es nun wirklich nicht sein. Ich will keine Kannibalisierung unserer Verkehrsunternehmungen. Stimmen Sie daher für den Antrag, stimmen Sie für einen fairen Wettbewerb im ZVV.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Es geht ja darum, dass hier verschiedene Anbieter, heute vor allem auf den Buslinien, tätig sind. Es gibt dann die Ausschreibungen. Da konkurrenzieren sich vielleicht der Eurobus Wälti und dann die VBZ um den Betrieb einer Buslinie. Und es ist klar, wenn es hier nicht minimale Absprachen gibt, dass Eurobus, private Unternehmungen hier viel tiefer anbieten können, weil sie ein tieferes Lohnniveau aufweisen. Dass man gleich lange Spiesse hat, wäre eigentlich der Sinn dieses Rahmen-GAV. Man muss natürlich auch ein bisschen in die Zukunft schauen: Es ist nicht in Stein gemeisselt, dass die VBZ in Zürich auf diesen Gleisen herumfährt. Wir wissen ja schon, dass die Glattalbahn mindestens bis zum Hauptbahnhof fahren kann. Und der Druck, hier Ausschreibungen vornehmen zu können, wird ganz bestimmt zunehmen. Es wird hier ein sogenannter Wettbewerb eingeführt, der aber mit sehr ungleichen Startbedingungen vorgenommen werden kann. Deshalb wäre es äusserst sinnvoll, wenn man mit einem minimalen Rahmen-GAV hier diese Wettbewerbspunkte ausstecken könnte. Es ist doch so, dass schon diese GAV-Gespräche geführt werden mit dem ZVV, mit diesen Sozialpartnern. Es ist ja auch nicht so, wie Ruedi Menzi gesagt hat, dass der VPOD nicht wisse, ob man dafür sei oder nicht. Ich kann Ihnen versichern, ich bin noch mindestens zwei Monate Präsident der Sektion VPOD Stadt und Institutionen, und ein grosses Standbein sind bei uns die Angestellten der VBZ. Also wir sind sehr wohl im Sinne einer Zukunftsstrategie für einen solchen Rahmen-GAV, damit auch der Druck von verschiedenen Betrieben genommen wird. Es sind Gespräche im Gang mit dem ZVV. Der ZVV hält sich intern an eine Vereinbarung, an eine interne Vereinbarung, und schaut, dass da nicht der hemmungsloseste Wettbewerb gemacht wird. Aber sinnvoll scheint doch, dass alle Sozialpartner, alle Berufsverbände und alle wichtigen Arbeitgeber das gemeinsam aushandeln. Das wäre eine faire Geschichte und ich denke, der ZVV sollte so etwas unterstützen.

Man darf ja auch nicht unterschätzen, dass wenn Lösungen zwischen den Sozialpartnern gemeinsam ausgehandelt werden, das auch dem Arbeitsfrieden und einem guten Arbeitsklima dient. Es ist immer noch besser, wenn so etwas ausgehandelt wird, als wenn das von oben diktiert wird.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Minderheitsantrag von Sabine Ziegler zuzustimmen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Es ist in der Tat so, wie Markus Bischoff gesagt hat: Der ZVV hat signalisiert und Franz Kagerbauer hat uns mitgeteilt, dass er mit den Gewerkschaften redet oder reden will. Nichtsdestotrotz bin ich der Meinung, der ZVV sei nicht ein Transportunternehmen, sondern ein Besteller von Transportleistungen bei diesen Transportbetrieben. Somit ist der ZVV nicht Arbeitgeber. Der Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen ist somit nicht Sache des ZVV, sondern der Arbeitgeber. Gleichwohl bestehen bei der Ausschreibung von Fahrleistungen einseitig vom ZVV festgelegte Mindestanforderungen. Diese beinhalten Minimallohne, Versicherungsschutz bei Krankheit und Unfall sowie die Altersvorsorge.

Das Anliegen der Antragsteller, dass der ZVV mit seinen Mindestanforderungen eben trotzdem einen Einfluss hat auf die Gesamtarbeitsverträge, ist nach unserer Meinung somit erfüllt. Ich bin der Meinung, das Anliegen der Antragsteller sei somit erfüllt, und ich beantrage Ihnen die Ablehnung des Minderheitsantrags.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ganz kurz: Es wurde gesagt, wir seien Besteller der Transportleistungen, wir seien nicht Arbeitgeber. Und wenn gesagt wurde, die anderen Verkehrsverbände hätten die besseren Bedingungen als Zürich oder die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die von den ZVV-Transportunternehmen beschäftigt werden, dann möchte ich das hier einmal stehen lassen. Aber ich bin nicht sicher, ob die besser sind. Denn wir wollen – und das ist klar –, wir wollen zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf unseren Fahrzeugen, die für den ZVV fahren. Und apropos Wettbewerb muss ich Ihnen einfach sagen: Dieser Wettbewerb und diese Ausschreibungen der Transportleistungen sind im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr so vorgesehen. Und da ist ein Gesetz notabene, um das

wir in der ganzen Schweiz nach wie vor, auch 20 Jahre später noch, beneidet werden.

Und noch eine Zahl, damit nochmals eine Zahl genannt wird: Der Mindest-Durchschnittslohn von Buschauffeuren beträgt im ZVV-Gebiet momentan 78'000 Franken. Wir wissen, dass in den städtischen Betrieben, insbesondere bei der VBZ, höhere Löhne bezahlt werden. Aber ich denke, das ist die spezielle Situation. Ich glaube, diese 78'000 Franken sind ein adäquater Lohn in diesem Bereich.

Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Markus Bischoff (AL, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Nur eine kurze Replik: Sie haben gesagt, der Wettbewerb sei in einem öffentlichen Gesetz festgeschrieben. Das stimmt. Aber andererseits ist auch die Bahnreform II, zweiter Teil, nun in Diskussion. Und dort wird eben auch zur Diskussion gestellt, ob es nicht solche Rahmen-GAV brauche für eine mögliche Ausschreibung. Das ist in diesem Bundesgesetz in Diskussion; das aber zur Klarstellung.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler mit 101 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Behindertengleichstellung

II. Nationaler und internationaler öffentlicher Verkehr

Fahrplanjahre 2012–2016

Nationaler Verkehr

a), b) und c)

Internationaler Verkehr

III. Langfristige Angebotsplanung

IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 150 : 1 (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 4718a zuzustimmen.

Das Geschäft 3 ist erledigt.

Verschiedenes

Sitzungsplanung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich habe Ihnen noch eine wichtige Mitteilung zu machen: Aufgrund der grossen Traktandenliste haben wir in der Geschäftsleitung beschlossen, am 4. April eine Doppelsitzung durchzuführen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **5% erneuerbare Energie bis 2030 aus dem Kanton Zürich**
Postulat *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Koordination mit Hochschulkantonen auf eidgenössischer Ebene, um zwischenstaatliche Verträge mit den Heimatländern von ausländischen Studierenden anzustreben**
Anfrage *Leila Feit (FDP, Zürich)*
- **Meldepflicht bei schweren Vergehen von Mitarbeitenden in Zürcher Heimen**
Anfrage *Markus Schaaf*

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 14. Februar 2011

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 7. März 2011.