

2. Volksinitiative «ÖV-Initiative»

Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, Änderung, Gegenvorschlag zur «ÖV-Initiative» Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024

Vorlage 5948a, Fortsetzung der Beratung

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wir sind zurück bei der sogenannten ÖV-Initiative, besser bekannt als die «Anti-Tempo-30-Initiative» oder die «Gemeindebestrafungs-Initiative» – das trifft es wohl etwas genauer. Vor meiner Zeit in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) war ich in der Finanzkommission. Und ich war auch, als ich im Dietiker Gemeinderat war, Mitglied der RPK (*Rechnungsprüfungskommission*). Bei Vorlagen will man, wenn man in diesen Kommissionen ist, immer gerne wissen, was die Vorlagen denn für Kostenfolgen haben. Diese Vorlage genügt eigentlich nicht einmal dem hintersten und letzten und kleinsten Anspruch, den irgendeine RPK in diesem Kanton jemals haben könnte, den irgendein Finanzvorstand irgendeiner Gemeinde in diesem Kanton haben könnte, denn hier wird gefordert, dass es eine Kostenverlagerung vom ÖV auf die Gemeinden gibt, aber es gibt kein Preisschild. Es gibt kein seriöses Preisschild, es gibt keine Abschätzung, was das für die Gemeinden in diesem Kanton bedeutet. Es gibt eine Schätzung zur Stadt Zürich, aber die ist nur für die Stadt Zürich. Wir haben keine seriöse Abschätzung, was das für eine typische Agglomerationsgemeinde bedeutet, wir haben keine Abschätzung, was das für eine Landgemeinde bedeutet, es ist der finanzpolitische Blindflug. Sie wollen eine Kostenverlagerung auf die Gemeinden machen, ohne irgendeinen blassen Dunst zu haben, was das für die Gemeinden finanziell bedeutet. Und das, finde ich, ist einfach frech. Es ist eine Frechheit den Gemeinden gegenüber, dass man findet: «Ja dann übernimmt ihr halt die Kosten, ist uns doch egal, was es kostet. Wir sind der Kanton. Ihr müsst halt schlucken, was hier kommt.» Das finde ich daneben. Dann ist auch die Grundkonzeption daneben. Man sagt: Okay, die Überlegung ist ja, dass es Tempo 30 gibt. Der ÖV ist nicht schuld an Tempo 30, aber er hat Mehrkosten. Es ist ja unfair, wenn das der ÖV zahlen muss. Aber die Gemeinden sind nicht diejenigen, die die Mehrkosten verursachen, die Gemeinden sind die Eigentümer der Strassen. Sie sind die Betreiber der Strassen, also sie räumen die Strassen, sie unterhalten sie, sie schauen, dass man sie brauchen kann. Aber die Nutzer der Strassen sind nicht die Gemeinden. Es sind nämlich die Nutzer der Strassen, die eine Strasse so gefährlich machen, dass wir sie von Tempo 50 auf Tempo 30 reduzieren müssen. Es sind die Nutzer der Strasse, die eine Strasse so laut machen, dass man daneben nicht mehr ohne gesundheitsgefährdende Folgen leben kann und man deshalb vom Tempo 50 auf Tempo 30 reduzieren muss. Häufig müssen Gemeinden deshalb eine Temporeduktion machen. Natürlich hat es auch noch x positive Nebeneffekte, die wollen wir nicht wegreden, aber der Eigentümer der Strasse wird aufgrund des Verhaltens der Nutzer gezwungen, das zu machen. Es ist also genauso daneben, es dem ÖV anzurechnen, wie wenn man es dem Eigentümer anrechnet. Deshalb gibt es unseren Minderheitsantrag, der Teilprotokoll – Kantonsrat, 99. KR-Sitzung vom 31. März 2025

vorschlägt, dass man das über den Strassenfonds finanziert, denn das ist der Fonds, der von den Nutzern der Strasse finanziert wird.

Dann muss man sich auch noch überlegen, welche Gemeinden hier eigentlich bestraft werden, weil ja immer noch die Möglichkeit besteht, dass man das mit Kompensationsmassnahmen wieder geradebiegen kann, sodass es dann doch nicht zu Mehrkosten beim ÖV führt, und dann ist das okay für die Gemeinde. Es trifft eigentlich zwei Gemeindetypen: Das eine ist die Stadt Zürich. Diese hat nämlich ziemlich alles gemacht, was man bezüglich der ÖV-Bevorzugung machen kann. Das heisst, wenn Sie irgendwo auf einem Streckenabschnitt eine Tempoverlangsamung haben, ist es in der Stadt Zürich, die eine starke ÖV-Bevorzugung hat, fast unmöglich, also sehr schwierig, da noch etwas herauszuholen. Und es sind autofreundliche Landgemeinden. Die haben es nämlich verschlafen, dass man in Quartierstrassen, wo Busse durchfahren, Tempo 30 machen sollte. Die haben das noch nicht gemacht und jetzt müssen sie es, weil es vielleicht zu laut ist, sie müssen es, weil es ein Schulweg ist und es um die Kinder geht, sie müssen es, weil es vielleicht die Quartiere dringendst einfordern. Die haben es verschlafen, die autofreundlichen Gemeinden, jetzt müssten sie aber in Zukunft Jahr für Jahr einen unbestimmten Betrag wiederkehrend für dieses Tempo 30 zahlen, einfach weil sie zu spät waren. Eigentlich geht es doch bei Ihrer Initiative darum, dass Sie Ihre autofreundlichen Gemeinden dazu zwingen, bei Tempo 50 zu bleiben, weil es sie zu teuer zu stehen kommt, weil Ihnen Ihre eigenen Gemeinden auch davonlaufen und Tempo 30 machen. Sie wollen also eine Gängel-Initiative aller Gemeinden, insbesondere auch der Landgemeinden, und Sie wissen nicht, wie viel es kostet. Das ist einfach nicht seriös und das ist wirklich daneben, lehnen Sie diese Initiative ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Unser öffentlicher Verkehr ist ein Stück Zürich, und zwar ein riesiges Stück Zürich. Ich habe hierzu auch einige Zahlen: 850 Busse, 260 Trams, 250 S-Bahnen, 18 Schiffe bedienen täglich 2700 Haltestellen. Und das tun über 10'000 Menschen, die für die Verkehrsbetriebe arbeiten, jeden Tag. Und dieser Einsatz zahlt sich aus. Pro Tag steigen Menschen in unserem Gebiet unglaubliche 1,8 Millionen Mal in die ÖV-Fahrzeuge. Und diese Menschen, diese täglich 1,8 Millionen Menschen benützen den öffentlichen Verkehr, weil er ein qualitativ hochstehendes Angebot bereitstellt, mit pünktlichem, mit sicherem, mit schnellen Verbindungen von A bis B. Da trumpft der öffentliche Verkehr punkto Effizienz, Kapazität und sinnvoller Bündelung der Verkehrsströme auf. Und hier im Rat dürfen wir, darf ich als Volkswirtschaftsdirektorin und Präsidentin des Verkehrsrates, auch immer unisono auf Ihre Unterstützung zählen, wenn es um die Strategie oder auch den Rahmenkredit geht. Sie fordern hier im Rat einen markanten Anstieg des ÖV-Anteils am Modalsplit – zu Recht. Gleichzeitig verlangen Sie eine hohe ÖV-Qualität, zu Recht verlangen Sie das. Und Sie verlangen einen hohen Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr, zu Recht verlangen Sie das. Also könnte man meinen, es sei doch alles in Butter, alles wunderbar mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich.

Leider nein. Der Regierungsrat macht sich Sorgen, ich mache mir Sorgen als Volkswirtschaftsdirektorin und ÖV-Ministerin, weil die Realität eben anders aussieht. In den letzten Jahren wurden immer mehr politische Entscheidungen gefällt, die sich negativ auf die Qualität des öffentlichen Verkehrs ausgewirkt haben. Und wenn Sie mich fragen würden, warum das passiert ist: Ich glaube, weil unsere hohe Qualität für Sie oder für viele unter Ihnen einfach selbstverständlich ist. Der dichte Takt, die Pünktlichkeit, die Schnelligkeit, die Anschlüsse, es ist ja einfach alles da, es funktioniert. Und diesen Eindruck hatte ich übrigens auch heute Morgen bei einzelnen Voten. Es funktioniert ja, es ist ja selbstverständlich.

Aber die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs ist keine Selbstverständlichkeit, und damit komme ich eben zur ÖV-Initiative: Die Volksinitiative will den öffentlichen Verkehr wieder stärken und sie stellt eine berechtigte Frage, eine berechtigte und eine ungelöste Frage, nämlich: Wer hat die Folgen von Tempo-30-Anordnungen zu bezahlen? Und deshalb sind für mich, Herr Kantonsrat Rentsch, diese Volksinitiative und auch der Gegenvorschlag kein Rückschritt, sondern ein Fortschritt oder die Klärung einer bis heute ungeklärten Frage. Für mich ist klar, die negativen Folgen von Temporeduktionen trägt der öffentliche Verkehr bereits heute, nämlich durch Einbussen bei der Qualität des Fahrplanangebots. Die Busse oder Trams verkehren langsamer, die Reisezeit verlängert sich und der öffentliche Verkehr wird auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, wie dem Velo oder dem E-Bike, unattraktiver. Um diese Verschlechterungen zu vermeiden, braucht es dann zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal, und das kostet, das verursacht zusätzliche Kosten in Millionenhöhe; und dies wiederkehrend, jedes Jahr. Also frage ich Sie: Soll der öffentliche Verkehr diese Kosten tragen, die er gar nicht selber verursacht hat? Der öffentliche Verkehr wäre quasi doppelt bestraft: einerseits dadurch, dass er ein schlechteres Angebot hat, und andererseits, indem er das auch noch finanzieren muss mit höherer Belastung – für etwas, das er gar nicht selber verursacht hat, Frau Kantonsrätin Rosemarie Joss. Ja, das finde ich daneben, dass man den öffentlichen Verkehr selbstverständlich in die Verantwortung nimmt, obwohl er die Tempo-30-Anordnungen nicht beschlossen hat.

Deshalb haben wir einen Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative mit einer Kaskade formuliert: Erstens, Qualitätseinbussen, wenn immer möglich, vermeiden. Es geht noch nicht ums Zahlen, es geht ums Vermeiden. Zweitens: Wenn es nicht anders geht, wenn man es nicht vermeiden kann, dann soll man es mindestens kompensieren, schauen, wie man es mit anderen Massnahmen verbessern kann. Und nur wenn alles nichts nützt, Vermeiden nicht geht, Kompensieren nicht geht, dann geht es darum, dass das anordnende Gemeinwesen die Finanzierung übernimmt. Ich danke der vorberatenden Kommission für die sehr konstruktiven Beratungen. Sie haben unseren Gegenvorschlag noch in einem Punkt ergänzt, indem Sie die Strassenlänge oder das Gebiet, das man anschaut, etwas breiter gefasst haben. Damit kann die Regierung sehr gut leben.

Nicht gut leben können wir allerdings mit einer weiteren Belastung des Strassenfonds. Bereits jetzt fliessen jährlich 70 Millionen Franken – und das ist viel Geld

– in die Kasse der Gemeinden für ihre kommunalen Strassen. Eine weitere Verschlechterung des Strassenfonds ist nicht mehr akzeptabel. Was ich Ihnen sagen will: Sie können sich heute mit Ihrer Zustimmung zum Gegenvorschlag für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich einsetzen. Wenn er weniger Geld in die Behebung von Qualitätseinbussen setzen muss, dann ist es auch besser für die Angebote, die der öffentliche Verkehr Ihnen bieten kann. Und in diesem Sinne bitte ich Sie, die Volksinitiative abzulehnen und dem Gegenvorschlag zuzustimmen. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung des Gegenvorschlags, Teil B

Titel und Ingress

I. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt geändert.

Titel nach § 29

§ 29a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 29b

Abs. 1

Minderheitsantrag David Galeuchet, Benjamin Walder:

§ 29b. ¹Führen bauliche Massnahmen oder Verkehrsanordnungen zu Verlangsamungen im öffentlichen Verkehr, ergreift die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer mit den betroffenen Transportunternehmungen kompensierende Massnahmen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir sind hier in der am Morgen schon mehrfach erwähnten Kaskade der Massnahmen beim zweiten Schritt, also den Kompensationsmassnahmen. Die KEVU schlägt hier Folgendes vor: Falls Verkehrsanordnungen und bauliche Massnahmen zu Verlangsamungen des ÖV führen, sollen alle an einer ÖV-Linie beteiligten Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer zusammen mit den betroffenen Transportunternehmungen und dem ZVV Massnahmen ergreifen, um dies zu kompensieren. Es ist also ein Mannschaftssport. Die Kommission will damit vermeiden, dass jene Gemeinde, welche an einer gemeindeübergreifenden ÖV-Linie als letzte eine Verkehrsanordnung oder bauliche Massnahme verfügt, allein für die Mehrkosten bei dieser Linie aufkommen muss.

Eine Minderheit findet den Einbezug aller betroffenen Gemeinden entlang einer Linie nicht sinnvoll. Sie befürchtet, dass dies zu Rechtsstreitigkeiten unter den

Gemeinden oder zwischen den Gemeinden und dem ZVV führt, was Verzögerungen bei der Umsetzung von ÖV-Projekten nach sich ziehen könnte.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von David Galeuchet gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 151 : 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 29b Abs. 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 29c Abs. 1 und 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 29c Abs. 2^{bis}

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

^{2bis} Mehrkosten im Betrieb, welche durch die Umsetzung übergeordneter Bestimmungen entstehen, sind durch den Strassenfonds zu decken.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der KEVU: Nun sind wir zu guter Letzt beim dritten Schritt in der Kaskade, nämlich der Entschädigung des Mehraufwands beim ZVV. Einig ist sich die Kommission darüber, dass eine finanzielle Kompensation des ZVV möglich sein soll, nicht einig ist sie sich, wer bezahlen soll. Die Mehrheit hält im neuen Paragraphen 29 Absatz 2^{bis} fest, dass die beteiligten Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer den ZVV für die entstandenen Mehrkosten kompensieren sollen.

Eine Minderheit empfindet diese Verrechnung der Mehrkosten als nicht verursachergerecht. Sie fordert deshalb, dass Mehrkosten im Betrieb, welche durch die Umsetzung übergeordneter Bestimmungen entstehen, nicht durch die Strasseneigentümerinnen und -eigentümer, sondern durch den Strassenfonds zu decken sind.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Die Ursache für die Probleme, warum der öffentliche Verkehr nicht so schnell durch die Strassen kommt, wie er sollte, sind die Autos. Es ist einfach die Menge der verschiedenen Autos, und darum ist es nichts als logisch, wenn die Autofahrenden direkt diese Mehrkosten decken müssen und nicht die Gemeinden, die nicht direkt daran beteiligt sind. Und die Autofahrenden kann man ganz direkt zur Kasse bitten, denn wir wollen doch kein Zollsysteem einführen. Aber der Strassenfonds ist die einfachste und juristisch logischste Lösung, das zu machen. Darum fordern wir, dass der Strassenfonds für diese Mehrkosten zuständig ist.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 132 : 40 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 29c Abs. 3 und 4

Übergangsbestimmungen

Titel V–VII werden zu Titeln VI–VIII

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Sulser: Somit ist der Gegenvorschlag materiell durchberaten. Das Geschäft geht an die Redaktionskommission. An der Redaktionslesung befinden wir über Teile A und C der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.