

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

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Alle zwei Jahre beraten und beschliessen wir die sogenannte ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) und den Rahmenkredit. Das erste Geschäft betrifft die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die vier Jahre 2024 bis 2027, die sogenannte ZVV-Strategie. Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, Ziffern römisch I, Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr, Fahrplanperiode 2024 bis 2027, römisch II, Langfristige Angebotsplanung, und römisch III, Ersatz der am 10. Februar 2020 beschlossenen bisherigen Grundsätze beziehungsweise Strategie, zuzustimmen.

Die KEVU hat die vorliegende Vorlage an insgesamt sechs Sitzungen beraten. An dieser Stelle danke ich im Namen aller Kommissionsmitglieder allen Vertretern des ZVV, namentlich dessen neuem Direktor, Herrn Dominik Brühwiler, für den wie üblich offenen und transparenten Austausch bei unseren Traktandierungen und grundsätzlich für ihren unermüdlichen Einsatz für einen qualitativ hochstehenden öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich und darüber hinaus, dies, bekanntlich wegen der Corona-Pandemie in sehr, sehr anspruchsvollen Zeiten. Der ZVV spricht selbst von – Zitat – «Die Corona-Pandemie als das durchdringende Thema».

Auch der öffentliche Verkehr, sonst ein Aushängeschild für die Standortattraktivität von Zürich, gehört zur kritischen Infrastruktur unseres Kantons, das wurde uns allen vor Augen geführt. Viele Unsicherheiten bleiben. Und viele Faktoren sind nicht auf klassische Weise durch den ZVV selbst oder sogar die Politik beeinflussbar. Anerkennend darf festgehalten werden, dass an den ambitionierten mittel- und langfristigen Zielen festgehalten wird, vor allem auch – und das wurde in der Kommission wiederholt lobend festgehalten und ist unbestritten – an der Weiterführung des sogenannten «grünen Touchs» der Strategie 2022 bis 2025, wie vor zwei Jahren durch diesen Rat beschlossen.

Die fünf Unternehmensziele sind einerseits die Bewältigung der Nachfrage, dann, zweitens, die Angebotsausbauten bei Engpässen und beim Marktpotenzial, die Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau – die Kostenunterdeckung wird schrittweise gesenkt, somit der Kostendeckungsgrad entsprechend schrittweise wieder erhöht – und eben die klimafreundliche und energieeffiziente Produktion der Dienstleistung «öffentlicher Verkehr».

Die Kommission hat sich vertieft mit den Zielen bis 2027 auseinandergesetzt, was diese genau bedeuten, wo die Pressure Points sind und wo auch die Politik gefordert sein wird. Einige Stichworte dazu: Es wird einige Jahre dauern, bis die Vor-Pandemie-Nachfrage wieder erreicht ist, das heisst, auch erst während dieser Strategie 2024 bis 2027, die wir heute beschliessen. Bei den Investitionen besteht ein klarer Plan: Limmattalbahn, Tram Affoltern, Glattalbahn-Verlängerung Kloten,

Taktverdichtung SZU (*Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn*), STEP 2035 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) und da vor allem der Ausbau der Mehrspurlinie zwischen Zürich und Winterthur durch den Bau des Brüttenertunnels, dann das neue Nachtkonzept, die Digitalisierung, sprich digitale Tickets, und die Veränderungen grundsätzlich beim Vertrieb, neue vernetzte Mobilitätsformen, Tempo 30 innerorts und generell die Verlangsamung des Verkehrs auf der Strasse, die Tarifstrukturen, und hier vor allem die Tarifautonomie durch den ZVV – hier gibt es entgegengesetzte Bestrebungen auf Bundesebene, wo viele zentralisierende Kräfte am Wirken sind – und zuletzt die weitere nach Möglichkeit forcierte Dekarbonisierung beim Angebot in Anbetracht der Investitionszyklen bei den Fahrzeugen und natürlich auch bei den Schiffen.

Als Folge beantragt Ihnen die KEVU gemäss a-Vorlage insgesamt vier Anpassungen als Resultate der Beratungen. Es geht um Umformulierungen beziehungsweise Ergänzungen, die jede für sich entsprechende Akzente setzen soll. Bei einem Thema gibt es auch einen Minderheitsantrag, zu dem ich dann an entsprechender Stelle hier bei unseren Beratungen sprechen werde.

Zu den drei Modifikationen: Bei den Stossrichtungen betreffend Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur für die S-Bahn gibt es den neuen Satz, Zitat: «Die Belegung der Zürcher S-Bahn wird systematisch erfasst und zusätzliche Kompositionen bedarfsgerecht eingesetzt.» Hier wollen wir dem ZVV gegenüber den SBB den Rücken stärken, damit nicht nur zu den Pendelspitzenzeiten längere S-Bahnkompositionen eingesetzt werden können. Zweitens, immer noch unter den gleichen Stossrichtungen, diesmal bei den neuen Mobilitätsangeboten, wie Pooling, Autonome Fahrzeuge und Weiteres, sollen erfolgversprechende Ansätze zusammen mit den Verkehrsunternehmen, und neu auch mit privaten Anbietern gefördert werden. Das wird punktuell zwar bereits gemacht, soll aber explizit als Auftrag gelten, damit sich auch private Anbieter mit ihren Lösungen in der Mobilität einbringen können.

Und zuletzt soll bei der Wirtschaftlichkeit ein institutionalisierter Austausch zwischen dem Verkehrsrat als oberste Strategieentscheidungsebene des ZVV und der Sachkommission, also der KEVU, etabliert werden. Vor allem geht es um eine laufende, proaktive Information betreffend Investitionen und wiederkehrende Mehrkosten in Zusammenhang mit der Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs. Zum Minderheitsantrag betreffend Vertrieb/Chauffeurverkauf werde ich, wie schon gesagt, nachher sprechen.

Namens der Kommission beantrage ich Ihnen, der ZVV-Strategie gemäss a-Vorlage zuzustimmen. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die SVP unterstützt die vorliegenden Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Periode 2024 bis 2027. Doch dazu noch einige Bemerkungen aus Sicht der SVP: Der ZVV hat grosse Anstrengungen unternommen, um die Einbussen der Pandemie möglichst klein zu halten. Diese Anstrengungen werden positiv zu Kenntnis genommen. Grosse Angebotsanpassungen sind nicht geplant, punktuelle Ergänzungen sind, wo sinnvoll und nötig, möglich.

Dem angestrebten Dekarbonisierungsziel stehen wir grundsätzlich offen gegenüber. Wir machen darauf aufmerksam, dass der ZVV heute diesbezüglich schon vorbildlich unterwegs ist. Die grossen Transportkapazitäten werden mit der S-Bahn erbracht. Von der ganzen Transportleistung her gesehen, sind es mehrheitlich die Zubringerlinien zur S-Bahn auf dem Land, welche mit Dieselnissen betrieben werden. Wir erwarten, dass die geplanten Umstellungen auf Elektrobusse in einem vernünftigen Kosten-/Nutzenverhältnis erfolgen. Es darf nicht sein, dass Dieselnisse, welche die geplante Betriebsdauer noch nicht erreicht haben, aus rein ideologischen Gründen durch Elektrobusse ersetzt werden. Ebenso sind die Kosten für die Ersatzbeschaffung von Elektrobusen nicht ausser Acht zu lassen; dies auch im Hinblick auf die unserer Auffassung nach teilweise ungenügenden Marktreife der erhältlichen Fahrzeuge. So mussten in Sankt Gallen Elektrobusse diesen Winter stillgelegt werden, da die Batterieleistung im Winter nicht ausreichte. Es kann hier ins Feld geführt werden, dass die geplanten zusätzlichen Fahrleitungen noch nicht zur Verfügung standen. Es zeigt aber klar auf, dass Elektrobusse im Winter grosse Nachteile haben. Darauf muss für die geplante Ersatzbeschaffung von Bussen auf dem Land, insbesondere auch im hügeligen Zürcher Oberland, geachtet werden. Es darf nicht einfach «Elektro über alles» heissen.

Der bislang erfreulich hohe Kostendeckungsgrad sank pandemiebedingt. Es ist für uns wichtig, dass der Kostendeckungsgrad wieder erhöht wird. Wir sind diesbezüglich optimistisch.

Grosse Ausbauschritte sind mit dem STEP 2035 zu erwarten. Zu den bis dahin geplanten Ausbauten Tram Affoltern und Verlängerung Glattalbahn werden wir uns anlässlich der Kreditberatung im Rat äussern.

Das Busnetz sieht sich mit anderen Problemen konfrontiert: In den letzten Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr wurde explizit darauf hingewiesen, dass Buslinien nicht mit Tempo-30-Abschnitten behindert werden dürfen. In den vorliegenden Grundsätzen erkennen wir eine Aufweichung in Bezug auf die Haltung zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Es heisst hier nur noch: Das Anliegen einer attraktiven Reisezeit und der behinderungsfreien Fahrt der Busse sei unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit sowie einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden mit Nachdruck zu verfolgen. Wir fordern diesbezüglich, dass die Einhaltung der Fahrpläne und die Anschlüsse der Busse an die S-Bahnen erste Priorität haben. Die Transportketten dürfen nicht durch Wegfallen von Anschlüssen unterbrochen und unattraktiv gemacht werden.

Vor zwei Jahren haben wir an dieser Stelle genau davor gewarnt, dass Tür und Tor für die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 geöffnet werden. Siehe da, einmal mehr hat die SVP vorausgesagt, was kommt, aber glauben will es niemand. Die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 aus ideologischen Gründen steht vor der Tür.

Ein Thema, welches uns wohl noch lange beschäftigen wird, sind die Möglichkeiten des Ticketbezugs und Ticketkaufs. Die Digitalisierung schreitet voran und

das Verhältnis der in den Fahrzeugen verkauften Tickets und den Online-Tickets verändert sich rasant. Es ist diesbezüglich selbstverständlich, dass der ZVV nach anderen Lösungen sucht und eine Möglichkeit schafft, dass nicht internetaffine Nutzer trotzdem noch eine Möglichkeit haben, zu einem Ticket zu kommen. Wir unterstützen den ZVV in diesen Bestrebungen und lehnen aus diesem Grund den Minderheitsantrag der SP in Bezug auf den Ticketverkauf vor Ort ab.

Der ZVV setzt sich dafür ein, dass bis Ende 2023 alle verhältnismässigen Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für eine hinderisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt sind. Es ist für die SVP klar, dass alle Personen mit einer Beeinträchtigung den ÖV nutzen können. Die Verhältnismässigkeit der Massnahmen wirft bei uns doch Fragen auf. Im besiedelten Gebiet steht ausser Frage, dass die Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet werden müssen. Wir fragen uns aber, ob es wirklich notwendig ist, dass Haltestellen irgendwo in der Pampa auf der ganzen Länge der Gelenkbusse auf die Höhe von 22 Zentimetern angepasst werden müssen oder ob es nicht ausreichen würde, dass im Bereich der Mitteltür eine Erhöhung vorhanden wäre. Es ist ja gerade der Bereich der Mitteltür, welche ausreichend Platz bietet, um Rollstühle et cetera abzustellen. Mit einer verhältnismässigen Umsetzung könnten an vielen Orten massiv Land und Kosten eingespart werden, ohne dass es für die betroffenen Personen eine Einschränkung geben würde. Hier erwarten wir eine verhältnismässige Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Auch wenn die SVP die Grundsätze teilweise kritisch hinterfragt, werden wir der Vorlage zustimmen und danken dem ZVV unter der Leitung des neuen Direktors Dominik Brühwiler für die sehr gute Arbeit. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Alle zwei Jahre kommt dieses wichtige Geschäft zum öffentlichen Verkehr und zum ZVV in den Kantonsrat, ich gebe zu, es ist eines meiner Lieblingsgeschäfte. In der letzten Strategieperiode, die nun ihre Wirkung erzielt, haben wir von der Klimaallianz einiges eingebracht. Ich erinnere speziell an die Dekarbonisierung und Berücksichtigung des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit bei den Bussen. Ich danke dem ZVV und der Volkswirtschaftsdirektion, dass sie diese Abschnitte in der neuen Strategie unverändert übernommen haben. Denn die Dekarbonisierung ist noch nicht erreicht und es braucht noch einige Anstrengungen, bis wir dort sind, wo wir alle hinwollen, auch Ueli Pfister. Danke, dass auch du die Dekarbonisierung wichtig nimmst, und auch mir ist es wichtig, dass wir keine neuen Busse, nur weil sie Diesibusse sind, verschrotten. Die graue Energie ist matchentscheidend und die Technologie muss sich weiterentwickeln. Aber wir sind daran und natürlich sollten wir keine Schnellschüsse machen und falsche Busse kaufen. Aber Lärmschutz und Verkehrssicherheit sind wirklich sehr wichtig, damit wir in unserem verdichteten Agglomerationszentrum weiterhin an unseren Plätzen auch leben können und nicht nur durchfahren, nicht nur durchbrausen und die Welt nicht nur durch die Windschutzscheibe betrachten. Ueli Pfister hat recht, es gibt Veränderungen. Das darf nicht von heute auf morgen übers Knie gebrochen werden, es braucht neue Fahrpläne. Vielleicht gibt es neue

Anschlüsse, aber es braucht vernünftige Reiseketten, da bin ich mit Ueli Pfister einig, aber natürlich unterstützen wir, dass es mehr Tempo-30-Zonen gibt.

Dieses Mal, bei dieser Strategieperiode, hatten wir weniger Diskussionen. Nur beim Vertrieb, der uns für alle Fahrgäste wichtig ist, ist ein Antrag von uns übriggeblieben. Dazu wird sich Markus Bärtschiger an entsprechender Stelle melden. Auf einen Antrag möchte ich aber noch explizit hinweisen, der von Rosmarie Joss eingebracht wurde: Leider kommt es auch ausserhalb der typischen Stosszeiten vor, dass kurze S-Bahnen so stark genutzt werden, dass Fahrgäste stehen müssen. Das ist uns unverständlich, vor allem jetzt in Pandemiezeiten. So fordern wir den ZVV auf, sich bei den SBB dafür starkzumachen, dass die Bewegungen der Zürcher S-Bahn systematisch erfasst und auch zusätzliche Kompositionen bedarfsgerecht eingesetzt werden können.

Wir sind alle gespannt, wie es dem ZVV weitergeht. Ich wünsche ihm sehr, sehr viel Erfolg. Die Pandemie ist jetzt ja seit Mittwoch vorbei – ich habe weiterhin meine Zweifel. Ich finde es schwierig, dass wir jetzt diese Ungleichbehandlung haben, dass wir im öffentlichen Verkehr Maskenpflicht haben, in Läden aber nicht. Ich wünsche sehr, dass die Menschen zurück auf den öffentlichen Verkehr kommen und damit dem ZVV und auch den SBB sehr viel Erfolg bringen, wie es für uns sehr wichtig ist. Die SP wird die Strategie annehmen. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Ich darf meine Interessenbindungen bekannt geben: Ich bin Stiftungsratspräsidentin von ProMobil (*Stiftung zur Organisation individueller Transportmöglichkeiten für Menschen mit Mobilitätsbehinderung*). Die FDP, das sei hier vorweg gesagt, steht hinter der ZVV-Strategie, ich möchte hier nur noch einige Punkte erwähnen:

Mit der Strategie werden die angestrebten Ausbauschritte des ZVV, aber auch dessen Anstrengungen in der Klimafrage sowie der Vertrieb der Billette mit den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung bestätigt. Es geht aber natürlich auch um wichtige Grundsätze, wie sich der ZVV in Zukunft in Bezug auf den Kostendeckungsgrad und die Kundenzufriedenheit entwickeln will. Für die FDP stimmt diese Strategie. Die angesprochene Planperiode ist sicherlich eine der spannendsten, aber auch herausforderungsreichsten. Sie fällt ja planerisch noch in die Corona-Zeit, aber sie muss die Nach-Corona-Zeit adäquat abbilden. Das ist eine schwierige Ausgangslage, gerade in Bezug auf den Kostendeckungsgrad, hat doch die Pandemie den öffentlichen Verkehr stark tangiert. Es vergrösserte sich sicherlich das Spannungsfeld zwischen dem Angebot und der Wirtschaftlichkeit, das Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und Ausbauwillen und Ausbauwünschen, und das belegt auch die heute diskutierte Vorlage.

Dass das Angebot vom politischen Willen abhängig ist, das belegt das Nachtnetz. Dieses konnte ja mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 neu ausgerichtet werden und es kann ohne Zuschlag benutzt werden. Die FDP ist nun gespannt auf die Wirtschaftlichkeit und auf die angekündigte Möglichkeit eines nachfragegerechten Ausbaus des Nachtnetzes. Wir sind gespannt, was das mit dem Kostendeckungsgrad macht.

Der ZVV rechnet nun mit einer deutlichen Nachfragesteigerung des öffentlichen Verkehrs in der Nach-Corona-Zeit, ja, er bildet ein Wachstum in der Strategie ab. Es gilt selbstverständlich, dieses Wachstum kunden- und klimafreundlich zu gestalten und effizient abzufedern. Die aufgezeigten Stossrichtungen überzeugen die FDP und wir begrüßen explizit als Zielvorgabe nicht nur die Orientierung am Marktpotenzial und eben vordringlich bei Kapazitätsengpässen, sondern auch am Dekarbonisierungsziel des Kantons. Die grossen Ausbauschritte mit der S-Bahn der zweiten Generation und dem Grossbauprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» stehen als Desiderate schon lange in der Planung und sind entsprechend voranzutreiben. Wir sind überzeugt, dass sich die Volkswirtschaftsdirektion in Bern, wann immer nötig, deutlich einbringen wird. Beim Angebot sind natürlich konkreter bereits Tram- und Stadtbahnpläne. Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn, hier werden wir uns dann entsprechend bei den Kreditanträgen wieder äussern. Bei der Glattalbahn ist es uns wichtig, dass auf die verschiedenen Verkehrsträger in der Region optimal abgestimmt wird, und wir denken dabei an den logischen Folgeschritt mit der Verlängerung nach Bassersdorf. Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die neuen Mobilitätsangebote, und hier war es uns sehr wichtig, dass in der Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit den privaten Unternehmungen ein Punkt gesetzt wird. Wir freuen uns, dass unser Antrag in der KEVU eine Mehrheit gefunden hat. Ein grosses Fragezeichen setzen wir hingegen beim Busnetz; nicht beim Netz und der Weiterentwicklung an sich, aber bei den Folgekosten durch die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 auf von Bussen befahrenen Strecken. Hier sehen wir zentrale Anliegen des ÖV und die explizit in der Strategie verankerten Grundsätze wie eine attraktive Reisezeit, die gesicherten Anschlüsse, ja, grundsätzlich die Leistungsfähigkeit zulasten auch der Wirtschaftlichkeit gefährdet. Und daher verlangen wir auch, dass der Verkehrsrat der KEVU zu den infolge der Verlangsamung des ÖV entstehenden Mehrkosten berichtet.

Für die FDP bietet die Digitalisierung im ÖV grosse Chancen. Wir sehen eine Möglichkeit, die Kosten zu senken, ohne aber den Komfort des Fahrgastes zu schmälern. Und wir stellen mit Zufriedenheit fest, dass der ZVV anerkennt, dass, erstens, die Digitalisierung im Billettbezug eine markante Verschlinkung der Prozesse bedeuten kann, und dass er auch deren Potenziale ausschöpfen will. Natürlich ist es so, dass die Digitalisierung nicht von allen Bevölkerungsgruppen mit der gleichen Leichtigkeit erfasst wird. So sind alternative Services gerade für ältere Menschen eine Notwendigkeit. Der ZVV hat dies anerkannt und bearbeitet das Anliegen beispielsweise, indem die Beratung und der Verkauf per Telefon zu einem vollwertigen Service ausgebaut werden. Den von der SP eingebrachten Minderheitsantrag – wir sprechen hier auch bereits dazu –, wonach Billettverkäufe vor Ort ohne technische Hilfsmittel weiterhin gewährleistet werden sollen – es geht um die Busse –, unterstützen wir nicht. Die SP ist mit ihrem Minderheitsantrag ganz offensichtlich bereit, eine Verteuerung in Kauf zu nehmen, ganz nach dem Motto: Viel für Wenige. Für uns hingegen gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und wir sind überzeugt, dass der ZVV die ebenfalls versprochene Kulanz walten lassen wird.

Zum Abschluss zwei Bemerkungen: Die FDP überzeugt an der heute diskutierten Vorlage, dass die Dekarbonisierungsziele des Kantons wichtig sind. Mit den aufgeführten Massnahmen bei der Beschaffung der Fahrzeuge, seien es nun Busse oder Limmatboote, wird aus unserer Sicht ein Schritt in die richtige Richtung getan. Dass dabei die Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt – eben Technologie – offen betrachtet werden und keiner Technologie a priori der Vorzug gegeben werden soll, das freut uns. Und zum zweiten darf ich nun als Stiftungsratspräsidentin von ProMobil auf einen in den Grundsätzen ebenfalls erwähnten Punkt, den hindernisfreien öffentlichen Verkehr, zu sprechen kommen. ProMobil setzt sich als kantonale Stiftung für ein Angebot an individuellen Transportmöglichkeiten für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung ein. In den Grundsätzen führt der ZVV aus, sich weiter für die Umsetzung von verhältnismässigen Massnahmen – das sind meist bauliche Massnahmen – für eine hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs einsetzen zu wollen. Für sich hat der ZVV diese Aufgabe bis auf ganz wenige Ausnahmen sehr gut gelöst. Die in den Grundsätzen erwähnten entsprechenden Ersatzmassnahmen, beispielsweise bei kantonalen oder kommunalen Bushaltestellen, dienen letztlich der Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes, und es freut uns, dass dies in den Grundsätzen Erwähnung findet. Und ja, eine kurze, kleine Replik an die Adresse von Ueli Pfister: Da muss die SVP noch etwas lernen, es ist so, dass das Behindertengleichstellungsgesetz uns das vorgibt. Ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr oder eine Ersatzmassnahme sind gefordert. Der ZVV hat das ja auch so geschrieben, dass die Umsetzung von verhältnismässigen Massnahmen vordringlich ist. Die FDP stimmt der a-Vorlage zu und bedankt sich beim ZVV für die ausgesprochen gute Leistung. Besten Dank.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Ich spreche hier gleich zum gesamten Paket, also ZVV-Strategie plus Rahmenkredit (*das folgende Traktandum, Vorlage 5731*), denn diese beiden Dinge gehören ja auch zusammen: Ja, bei der diesjährigen Diskussion über diese beiden Vorlagen hat sich ein neuer unangenehmer Passagier eingeschlichen, die Corona-Pandemie. Diese hat dem öffentlichen Verkehr arg zugesetzt, die Fahrgastzahlen gingen zurück und werden sich wohl erst 2025 vom Schock erholen. Wir sind also sozusagen mit fünf schwierigen Jahren für den ÖV konfrontiert. Mit dem Rückgang der Passagierzahlen gingen auch die Einnahmen zurück und der Kostendeckungsgrad ist auf 60 Prozent gefallen. Wer aber jetzt einfach moniert, der ZVV brauche mehr Geld vom Staat, um die Verluste zu decken, der hat eine zu einseitige Sicht. Denn der ZVV hat im schweizweiten Vergleich einen hohen Kostendeckungsgrad, das heisst, er finanziert sich zu einem grossen Teil über Ticket- und Aboverkäufe. In anderen Kantonen, insbesondere in der Westschweiz und im Tessin, liegen diese Anteile deutlich tiefer. Folglich sind die Auswirkungen einer Pandemie für den ZVV vergleichsweise höher, da die grösste Einnahmequelle vorübergehend wegfällt. Somit ist der ZVV sozusagen Opfer seines eigenen Erfolgs geworden. Die Grünliberalen stimmen folglich dem Rahmenkredit zu, dennoch bleibt ein kleiner Wermutstropfen: Der Angebotsausbau des Nachtnetzes ist einer der

Hauptgründe für die prognostizierte höhere Kostenunterdeckung. Mit der Abschaffung des Nacht-Fünflibers haben wir es verpasst, uns hier mehr Luft zu verschaffen und das Verursacherprinzip hochzuhalten.

Was die Strategie angeht, ist die wichtigste Frage zurzeit, wie sich die Pandemie mittel- bis langfristig auf den ÖV auswirken wird und ob es eine grundsätzliche Überarbeitung der Strategie brauchen wird. Diese Frage kann aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beantwortet werden. Das Wichtigste ist deshalb, dass nun nicht vorschnell alles verändert wird, sondern vielmehr die finanziellen Auswirkungen der Pandemie aufgefangen werden, das Vertrauen der Fahrgäste zurückgewonnen wird und das Wohlergehen der Mitarbeitenden in den Vordergrund gestellt wird. Für die bisher hervorragende Krisenbewältigung möchten wir dem ZVV danken.

Zweitens ist es den Grünliberalen wichtig, dass die umweltpolitischen Weichenstellungen, die wir bei der letzten Strategie-Diskussion bestellt haben, weiterhin verfolgt werden. Es freut uns sehr, dass eine Dekarbonisierungsstrategie vorliegt und diese trotz Pandemie weiterverfolgt wird. Weitere Anforderungen an den stark geforderten ZVV erachten wir zurzeit als nicht angebracht. Wir haben uns deshalb in der Kommission gegen diverse Änderungswünsche an der Strategie ausgesprochen und lehnen auch den Minderheitsantrag der SP ab. Der Chauffeurverkauf in den Regionalbussen ist nicht mehr zeitgemäss. Neue Vertriebssysteme und die Möglichkeit eines Verkaufs via Telefon sind ausreichend. Sollte es dennoch zu einem Notfall kommen, sind die Chauffeure in den allermeisten Fällen kulant. Das sind aber Einzelfälle, und bekanntlich macht man eine Strategie für den Normalfall und nicht für einen Sonderfall.

Wir treten ein und unterstützen beide Vorlagen. Vielen Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Nach dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel (*gemeint ist der Flugverkehr, der Thema bei vorherigen Traktandum war*) kommen wir nun zum klimafreundlichsten motorisierten Verkehrsmittel. Nur rund 2 Prozent der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr des Kantons Zürich werden durch den ZVV verursacht. Das sind rund 30mal weniger als durch den MIV. Die Strategie steht aber ganz im Zeichen der Pandemie: Zu Beginn der Pandemie hat sich der Verkehr weg vom ÖV stark in Richtung Auto, vor allem aber auch in Richtung Veloverkehr verschoben. Mittlerweile hat der ZVV diese Entwicklung teilweise wieder etwas korrigieren können. Der ÖV ist im letzten Jahr wieder interessanter geworden. Bahn, Tram und vor allem Bus werden wieder häufiger genutzt. Dem zugutekommt die weiterhin hohe Kundenzufriedenheit. Diese liegt auch während der Pandemie noch immer über dem angestrebten Mindestwert von 76 Punkten. Damit sich der ÖV wieder vollständig erholen und seinen Anteil am Gesamtverkehr langfristig steigern kann, muss er attraktiv bleiben. Ein attraktiver ÖV braucht gute Anschlussverbindungen und eine hohe Zuverlässigkeit. Zuverlässig ist der ÖV dann, wenn der Fahrplan und die Anschlüsse eingehalten werden, das heisst, wenn die Busse oder die S-Bahn immer pünktlich sind und die Pendler ihre Anschlüsse erwischen.

Wenn der Bus auf dem Weg zur Arbeit am Morgen im Stau steckt und deshalb doppelt so lange wie nach Fahrplan unterwegs ist, dann ist das ärgerlich. Noch ärgerlicher ist es, wenn man am Bahnhof seinen Anschluss verpasst und eine halbe Stunde auf den nächsten Zug warten muss. Wir erwarten vom Verkehrsrat, dass er uns auch hierzu, zu den Folgekosten, die durch Verkehrsüberlastungen entstehen, regelmässig berichtet. Notwendig sind also Massnahmen, welche den ÖV bevorzugen, wie Fahrbahnhaltestellen oder die Busbevorzugung bei Lichtsignalen. Notwendig sind aber auch Massnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern, wie Tempo 30 auf Strecken mit grosser Verkehrsüberlastung. Frau Volkswirtschaftsdirktorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), Sie haben es in der Hand.

Um Weiterentwicklungen geht's in der Strategie bei der Stossrichtung Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur. Seit 30 Jahren haben wir die S-Bahn, seit 20 Jahren das Nachtnetz, seit zehn Jahren die Glattalbahn, die ÖV-Landschaft ist ständig im Wandel. Nächstes Jahr die Limmattalbahn, in ein paar Jahren das Tram Affoltern und die Glattalbahn-Verlängerung Kloten, 2035 dann der nächste Ausbauschritt im Bahnnetz, es geht also Schlag auf Schlag weiter. Das ist gut so, denn dem ÖV gehört die Zukunft.

Der zweitgrösste Abschnitt in der Strategie widmet sich der Stossrichtung Umwelt. Was schon ist, wird noch verbessert. Der ÖV, das effizienteste und CO₂-ärmste Verkehrsmittel, soll weiter dekarbonisiert werden. Mit der Dekarbonisierungsstrategie des ZVV sollen die Treibhausgas-Emissionen der Busflotte bis 2035 halbiert werden. Als erstes sollen in den Städten Winterthur und Zürich die Buslinien 5, 7, 69, 80 und 89 elektrifiziert werden. Die Vorlage zur Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in Winterthur hat uns der Regierungsrat bereits im letzten Dezember vorgelegt. Den Anfang machen aber zuerst einmal die Limmatschiffe der ZSG (*Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft*). Diese sollen bis 2023 durch Elektroboote ersetzt werden.

Die Dekarbonisierung des ZVV ist ja gut und recht. Man muss aber auch das «Big Picture» sehen. Der ZVV ist zwar ein Vorbild, die grossen Hebel sind aber im Strassenverkehr. Folgerichtig muss der ÖV-Anteil rasch zunehmen, und zwar auf Kosten des MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Im Gesamtverkehrskonzept ist als Ziel gesetzt, bis 2030 einen ÖV-Anteil von 40 Prozent zu erreichen. Dazu trägt auch die Stossrichtung «Marktbearbeitung» bei. Der ZVV soll weiterhin mit Kampagnen beworben werden. Die Digitalisierung soll dazu noch besser genutzt werden. Zugegeben, die Möglichkeiten des ZVV sind relativ beschränkt und die äusseren Einflüsse sind vielzählig. Es wäre daher vermessen, die Verantwortung für das Erreichen des Ziels im Gesamtverkehrskonzept allein auf den ZVV zu schieben. Gerade dieser Eindruck könnte momentan aber entstehen. Denn aus dem Amt für Mobilität ist wenig Effort zu spüren, damit das Ziel in acht Jahren auch tatsächlich erreicht wird.

Als Erfolgsmodell möchte ich aber noch das Nachtnetz erwähnen. Dieses feiert beim nächsten Fahrplanwechsel sein 20. Jubiläum. Leider ist der Start des erweiterten Nachtnetzes im letzten Dezember auf die Omikron-Welle (*Mutation des*

Corona-Virus) gefallen. Wie sich das neue Angebot bewährt, muss sich aber ohnehin noch zeigen. Zur Stossrichtung «Vertrieb» werde ich später in der Detailberatung kommen. Wir treten auf die Vorlage ein.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion unterstützt die Strategie des ZVV sowie die darin enthaltenen Ziele, im Besonderen diejenigen zum Kostendeckungsgrad, zur Kapazität, Kundenzufriedenheit und Dekarbonisierung. Wir unterstützen den Antrag für eine systematische Erfassung der Belegung der S-Bahnen, damit bedarfsgerecht zusätzliche Kompositionen eingesetzt werden können. Besonders wichtig ist für mich als Zürcherin aus dem Kreis 11, dass die Projektierungsarbeiten für das Tram Affoltern zügig fortgesetzt werden und schnell die entsprechenden Kreditanträge gestellt werden. Zürich Affoltern ist gewachsen und wächst weiter. Es braucht jetzt einen leistungsfähigen ÖV. Wir unterstützen den Antrag, dass bei Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilität auch private Anbieter eingesetzt werden können. Es müssen alle Ansätze und Ideen geprüft werden – zum Nutzen der Kunden, Schutz der Umwelt und der Wirtschaftlichkeit.

Wir begrüssen es, dass die Digitalisierung des Verkehrs konsequent weitergeführt wird und dabei die spezifischen Bedürfnisse der Fahrgäste im Zentrum stehen. Wir sind uns bewusst, dass es für einzelne Fahrgäste unter speziellen Umständen angenehm wäre, wenn sie ihr Billett beim Chauffeur beziehen könnten. Aber diese Gruppe ist viel zu klein, um den grossen administrativen Aufwand und die hohen Kosten zu rechtfertigen. Ich bin mit dem Velo unterwegs, habe eine Panne, mein Handy hat den Geist aufgegeben, es beginnt zu regnen: Ich brauche den Chauffeurverkauf. Dieses Beispiel der SP, um den Chauffeurverkauf zu rechtfertigen, taugt sehr gut für den Anfang einer spannenden Geschichte, ist aber weit hergeholt und überzeugt uns nicht, um dafür einen so grossen organisatorischen Aufwand zu betreiben. Der Verkauf von Tickets per Telefon ist eine gute Variante, und wir bitten den ZVV, diese Möglichkeit rasch zu realisieren. Wir unterstützen den Antrag der SP nicht, sondern die vom ZVV umformulierte Version zu diesem Thema.

Laufende Informationen des Verkehrsrates über Investitionen und wiederkehrende Mehrkosten im Zusammenhang mit der Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs schätzen wir und unterstützen aus diesem Grund den Antrag.

Wir danken dem ZVV für die gute Leistung besonders auch in diesen schwierigen letzten zwei Jahren. Die Mitte-Fraktion unterstützt die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als vor einigen Jahren ein grossmüdig angekündigtes neues Automodell einer Nobelmarke beim Elchtest kläglich versagte, waren natürlich kritische Fragen zur Qualität vorprogrammiert. Immerhin zogen die Konstrukteure damals die richtigen Lehren aus dem Fiasko und entwickelten ein System, das heute serienmässig dafür sorgt, dass Autos selbst bei aussergewöhnlichen Verhältnissen in der Spur bleiben. Vor dieser Herausforderung

stand und steht auch der ZVV: Wie halte ich die vorgegebene Spur, wenn die Winde von allen Seiten kommen? Am besten, indem ich kein Schönwettervehikel bin, sondern mich als beweglich genug erweise, um gegebene Ziele trotz aller Widrigkeiten zu erreichen. Die massiven Einnahmeeinbrüche und andere pandemiebedingte Ärgernisse konnten den ZVV jedenfalls nicht davon abhalten, der Bevölkerung jederzeit ein leistungsfähiges, flexibel angepasstes Angebot zu offerieren. Dafür gebührt ihm der grösste Respekt. Und es spricht daher alles dafür, dass die aktualisierten Grundsätze über Angebot und Tarif des ZVV die bisherigen Schwerpunkte und Stossrichtungen weiterverfolgen. Dabei begrüssen wir selbstverständlich die eingeschlagenen Wege für einen besseren Klimaschutz ganz besonders, zumal das Ziel «Dekarbonisierung» auch dazu führen wird, dass Busse nur noch fein surren und sich das Thema Abgase im übertragenen Sinn in Luft auflösen wird.

Doch bis es soweit ist, sollten wir, wie in der neuen Strategie festgehalten, den Bussen alles bieten, was deren Benutzung und ihre Leistungsfähigkeit noch attraktiver macht. Langwierige Diskussionen über eigene Trassees sollten sich daher erübrigen. Damit den steigenden Mobilitätsansprüchen auch in Zukunft genügt werden kann, muss der konsequente Angebotsausbau der S-Bahn geradezu zwingend in die Strategie des ZVV. Vor allem das Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur», ursprünglich bekannt als «Brüttenertunnel», und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen werden wesentlich zur dringend notwendigen Kapazitätssteigerung beitragen.

Die neue Strategie enthält richtigerweise auch die Aufforderung, die Belegung der S-Bahnen systematisch zu erfassen und bei Bedarf zusätzliche Kompositionen einzusetzen. Denn in Nebenverkehrszeiten besteht bei den SBB bereits heute ein nicht ausgeschöpftes Potenzial.

Eine Strategie des öffentlichen Verkehrs, die dem Adjektiv «modern» gerecht werden will, muss natürlich auch Aussagen zu neuen Mobilitätsangeboten enthalten. So können selbstfahrende Fahrzeuge, Car-Pooling oder der gezielte Einsatz von Rufbussen das ZVV-Angebot sinnvoll bereichern. Dass bei Rufbussen auch mit privaten Anbietern kooperiert werden kann, ist wirtschaftlich sinnvoll und macht die Ausweitung des Fahrplanangebots in Randregionen sowie zu Randzeiten leichter. Gerade im Knonaueramt gibt es diesbezüglich noch erhebliches Potenzial. Weiterhin anspruchsvoll bleibt die Umstellung des klassischen Billettverkaufs hin zu mehrheitlich digitalen Vertriebskanälen. Die Absicht des ZVV, den Chauffeurverkauf in Regionalbussen durch ein einfach zugängliches, benutzerfreundliches Vertriebssystem auf der Grundlage moderner Technologien zu ersetzen, zeigt dies exemplarisch. Dass ein am Schalter erstelltes Ticket mehr als zehnfach teurer sein kann als ein digital erzeugtes, wissen wir inzwischen. Trotzdem dürfen wir uns nicht gänzlich aus der analogen Welt verabschieden, es sei denn, weniger technikaffine Menschen seien uns egal. Wir begrüssen daher die Zusage des ZVV, beim Billettverkauf im Bus eine einfache Vertriebsmöglichkeit vor Ort als Abfederung zu suchen. Auch hier vertrauen wir darauf, dass der ZVV dieses Anliegen genug ernst nimmt, weshalb wir im Minderheitsantrag keinen Zusatznutzen erkennen und ihn deshalb nicht unterstützen.

Dank dem ZVV verfügt der Kanton Zürich über einen ÖV, um den uns viele beneiden und auf den wir stolz sein dürfen. Mit der neuen Strategie wird das auch in Zukunft der Fall sein. Die EVP dankt allen Verantwortlichen und Mitarbeitenden des ZVV für das grosse Engagement und wird der Strategie für die Zeitspanne 2024 bis 2027 ebenso zustimmen wie dem nachfolgend traktandierten Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2022/2023.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Erinnern Sie sich? Vor zwei Jahren haben Sie die letzte Ausgabe der ZVV-Strategie diskutiert und auch verabschiedet. Und damals haben uns – es ist heute fast nicht mehr vorstellbar – übervolle Züge Sorgen gemacht, heute sind es die halbleeren. Und statt eines Kostendeckungsgrads von knapp 70 Prozent, auf das wir alle so stolz waren, sind wir heute froh, wenn wir es auf knapp 60 Prozent schaffen. Ja, die Welt des öffentlichen Verkehrs wurde durch die Pandemie, man kann es nicht anders sagen, in ihren Grundfesten erschüttert und viele Probleme von damals sind neuen Herausforderungen gewichen. Aber, wir wissen es, die Zeit und die Welt drehen sich weiter und wir wollen die Zukunft anpacken, auch wenn die Ausgangslage heute komplex ist und wir viele Planungen aufgrund der Pandemie regelmässig wieder anpassen mussten. Wir mussten uns regelmässig fragen, ob wir auf dem richtigen Weg sind oder eben nicht – jederzeit, und das über viele Monate. Und das macht der ZVV. Wir wollen beständig weiterarbeiten und wir wollen das bestmögliche Ziel anstreben. Hier helfen uns eben die strategischen Leitlinien, die in der Kommission intensiv diskutiert wurden, die auch zum Teil präzisiert wurden, was ich nachvollziehen kann, was wir auch unterstützen. Zum Chauffeurverkauf in den Bussen komme ich dann später noch. Man ist sich aber im Grundsatz einig, dass es vorerst einmal alle erdenklichen Anstrengungen braucht, um diese Krise zu bewältigen. Auch wenn der Bundesrat die meisten Massnahmen gelockert hat – noch nicht im öffentlichen Verkehr –, so sind wir natürlich noch nicht wirklich aus der Krise herausgekommen. Ich habe aber hier im Rat den grossen politischen Willen gespürt, dass man den ÖV unterstützt und dass wir weiterkommen wollen, weiterhin so, wie wir es in den letzten 30 Jahren gemacht haben. Und dafür danke ich Ihnen herzlich und diesen Dank werde ich auch meinem ZVV und dem Verkehrsrat so weiterleiten. Damit er sich weiterentwickeln kann, braucht es weiter das Verständnis des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der Mobilität in unserem Kanton Zürich.

Man muss es aber auch ganz ehrlich sagen: Viele Hebel hatte der öffentliche Verkehr in diesen letzten zwei Jahren nicht selber in der Hand. Denn die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr hing natürlich zu einem grossen Teil von der Pandemieentwicklung und den jeweils geltenden Massnahmen ab. Aber wir haben immer geschaut, dass das ÖV-Angebot weiter verkehrt, dass es gut ist, dass es qualitativ noch besser wird, wenn immer möglich auch während der Pandemie. Und an dieser Stärke wollen wir weiterarbeiten und diese Stärke wollen wir weiterentwickeln und verbessern. Trotzdem rechne ich noch nicht mit einer sehr raschen Erholung. Ich gehe im Moment zusammen mit meinem ZVV von einer Erholungszeit von schon noch zwei bis drei Jahren aus, bis es uns wieder gelingt,

dort zu sein, wo wir waren. Das bedeutet aber auch, dass weiterhin höhere Kostenunterdeckungen anfallen, als ursprünglich geplant, und dass die einst sehr hohen Kostendeckungsgrade von fast 70 Prozent nicht so schnell wieder erreicht werden. Trotzdem wollen wir – ich habe es gesagt – unser System weiterentwickeln, und da gehören natürlich auch die Infrastrukturprojekte dazu. Sie haben es hier im Rat erwähnt: «MehrSpur Zürich–Winterthur» und Ausbau Bahnhof Stadelhofen als ganz grosse, wichtige Pfeiler auch innerhalb der Schweiz, aber selbstverständlich auch die Verlängerung der Glattalbahn, das Tram Affoltern sowie die weitere Umsetzung unserer Elektrifizierungs- beziehungsweise Dekarbonisierungsinitiative. Sie wissen es, wir haben bereits heute eine ausgezeichnete Umweltbilanz, nichtsdestotrotz wollen wir weiterarbeiten. Und wir wissen es auch: Gerade in dichtbesiedeltem Gebiet hat der öffentliche Verkehr eine äusserst hohe Qualität. Darauf dürfen wir aufbauen, das wollen wir auch nicht kurzfristig aufs Spiel setzen. Wir wollen weiterhin einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit erreichen, trotz diesen pandemiebedingten Schwierigkeiten. Das ist unser erklärtes Ziel und zu diesem Ziel gehört natürlich auch die ganze Diskussion um Tempo 30. Hier werde ich mich weiterhin mit Herzblut für eine Einzelfallbetrachtung einsetzen und bin ich sehr kritisch, wenn es um die Hauptverkehrsadern und -achsen des öffentlichen Verkehrs geht. Und sehr gerne berichte ich Ihnen, wie gewünscht, über die Weiterentwicklung. Aber Sie haben uns, mich, den ZVV in dieser Strategie so bestätigt und dafür danke ich Ihnen auch herzlich. Ja, Sie haben es gesehen, der ZVV ist das Fundament einer erfolgreichen Mobilität im Kanton Zürich, und trotz Pandemie blicke ich mit einer gewissen Zuversicht in die Zukunft. Ich bin überzeugt, dass die vorliegenden Grundsätze einen sehr guten Weg zwischen der weiteren Krisenbewältigung, aber auch der Zukunftsorientierung des öffentlichen Verkehrs bilden, selbstverständlich garniert mit der heutzutage unerlässlichen Flexibilität und auch Agilität. Vielen Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2024–2027

1. Ziele

a–e

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und -infrastruktur

a–d

e. Neue Mobilitätsangebote

*Qualitätssteigerung
Fahrgastinformation*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Vertrieb

Minderheitsantrag Markus Bärtschiger, Felix Hoesch, Rosmarie Joss:
Der Chauffeurverkauf (...) moderner Technologien reduziert. Eine Vertriebsmöglichkeit ohne technische Hilfsmittel vor Ort wird weiterhin gewährleistet. Diese kann ein reduziertes Sortiment umfassen. Für Personen (...).

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Wir sind hier bei den Stossrichtungen und beim Vertrieb, da ist die Digitalisierung voll im Gang. Das zeigt sich eindrücklich, wenn man schaut, wie sich die verschiedenen Vertriebskanäle entwickelt haben. Die Corona-Pandemie hat auch beim öffentlichen Verkehr nochmals einen deutlichen Schub in Richtung Digitalisierung gegeben. Die digitalen Kanäle, sprich Billettkauf via App oder Internet, sind unbestrittenermassen auf dem Vormarsch. Das zeigen die jüngsten Zahlen des ZVV ganz eindrücklich. 2020 haben diese zum ersten Mal die Verkäufe am Ticketautomat, gemessen am Anteil der Transaktionen, überholt und erreichten fast 60 Prozent. Die bedienten Verkaufsstellen und Verkäufe in den Fahrzeugen mit zusammen circa 6 bis 7 Prozent werden beim Kauf von Tickets immer weniger berücksichtigt. Hier setzen der Mehrheitsantrag der Kommission und der Minderheitsantrag der SP an. Hintergrund ist die Absicht des ZVV, dass der Chauffeurverkauf in Regionalbussen durch ein einfach zugängliches, benutzerfreundliches Vertriebssystem auf der Grundlage moderner Technologien ersetzt werden soll. Die Alternative soll eine Beratung und Verkauf per Telefon sein. Das geht allen in der Kommission ein wenig zu schnell und ist zu wenig ausgewogen. Das Thema wurde sehr intensiv diskutiert, und nach Inputs der Volkswirtschaftsdirektion, aber auch des ZVV ergänzt die Mehrheit der Kommission die Passage mit dem Satz, ich zitiere: «Eine einfache Vertriebsmöglichkeit vor Ort – sprich in den Bussen – soll gesucht werden. Dieses kann ein reduziertes Sortiment umfassen.» In anderen Worten: Ein minimales Angebot zum Kauf von Tickets soll geprüft werden und eben gewährleistet bleiben.

Der Minderheitsantrag will den Chauffeurverkauf nicht ersetzen, sondern nur reduzieren und beharrt darauf, dass immer eine Möglichkeit bestehen müsse, dass ohne technische Hilfsmittel ein Ticket gekauft werden könne, sprich: auch mit einer Barzahlung. Hintergrund ist die Sorge, dass Personen, die nicht technikaffin sind oder keine digitalen Kanäle nutzen wollen, nicht von der Benützung des ÖV ausgeschlossen werden. Es ist etwas mehr als nur Wortklauberei, es geht tatsächlich um ein Detail in einer solchen übergeordneten vierjährigen Strategie. Es ist sicher ein Nebenschauplatz, aber es geht eben auch um mehr: Es ist ein nicht zu unterschätzender Point of Sale, der seine Bedeutung hat – auch in Zukunft. Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag der KEVU zu unterstützen und den SP-Antrag abzulehnen. Danke.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Das ÖV-Billett, wie wir es bis anhin kennen, stirbt aus. Aber vergessen gehen dabei Passagiere ohne Mobiltelefon. Einmal den Schalter vom Handy umlegen, in Zukunft vielleicht auch ganz automatisch, und schon ist man beim Einsteigen in ein öffentliches Verkehrsmittel registriert. Dann wieder auschecken, wenn man das Gefährt verlässt. Alles ist gut, die Rechnung für die Benützung des ÖV kommt automatisch. «Sorgenloses Reisen» würde das die Marketingabteilung des ZVV nennen, wohl zu Recht – neue schöne Welt. Aber was ist mit den Leuten, die kein Smartphone vermögen. Sie kommen bei diesem Modell nicht zum Zug beziehungsweise nicht in den Zug, auch diejenigen, die ihren Standort lieber nicht an ein Unternehmen übermitteln wollen. Oder noch schwieriger wird es, wenn man gar kein Handy haben will, dieses gerade vergessen oder es den Geist aufgegeben hat. Es gibt diese Situationen und es gibt diese Leute, auch wenn diese sicher die Ausnahme sind und langsam, sehr langsam immer weniger werden. Der ZVV und die Verkehrsunternehmen im ZVV-Gebiet wollen aus durchaus verständlichen Überlegungen immer mehr Verkaufsmöglichkeiten an Haltestellen oder in den Transportmitteln abschaffen. Sie setzen auf die Technik oder allenfalls noch auf die Möglichkeit, über ein Telefon diese Situation zu entschärfen. Die SP stellt fest, dass der ZVV Kunden, die spontan irgendwo unterwegs einen ÖV-Transport benötigen, immer öfter im Stich lässt oder in Zukunft im Stich lassen will. Das betrifft nicht nur viele ältere Kundinnen und Kunden, sondern auch jüngere. Die kurze Diskussion in der KEVU hat gezeigt, dass es aber sicher innovative, nicht technische Möglichkeiten gibt, welche diese wenigen Situationen meistern können. Zugegeben, diese Möglichkeiten kosten und sind mit Einsatz von Personal zu meistern. Es kann aber nicht sein, dass Teile der Bevölkerung von der Nutzung des ÖV weitgehend ausgeschlossen sind. Hier sind wir dezidiert der Meinung, dass dies nicht, wie es die FDP-Referentin bemerkt hat, viel Geld für eine Minderheit ist, zumindest im Moment sind wir dieser Meinung. Und allein auf die Kulanz der Buspilotinnen und -piloten, auf die sich die GLP-Sprecherin verlassen will, wollen wir uns nicht verlassen. Die Verwaltung hat aber auf unsere Intervention hin einen neuen Textvorschlag gemacht, den die KEVU-Mehrheit aufgenommen hat, besten Dank hierfür. Neu soll für den wegfallenden Chauffeurverkauf in den Regionalbussen eine einfache Vertriebsmöglichkeit vor Ort als Abfederung gesucht werden. Der SP-Fraktion geht dies noch immer zu wenig weit. Und es ist halt schon exemplarisch, dass der ZVV den Chauffeurverkauf ursprünglich gänzlich einstellen wollte und nur noch – oder mindestens hauptsächlich – den Deckungsgrad als Richtschnur nahm. Wir sind in diesem Bereich deshalb mit viel Misstrauen unterwegs, auch wenn wir ansonsten Fans des ZVV sind. Wir fordern deshalb, dass diese Abfederung nicht nur gesucht werden soll, sondern dass eine Vertriebsmöglichkeit ohne technische Hilfsmittel vor Ort auch weiterhin gewährleistet wird, deshalb stellen wir den vorliegenden Minderheitsantrag.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Die Digitalisierung ist eine Chance für den ÖV. Gleichzeitig hat ein Teil der Bevölkerung Mühe mit dem Umgang mit technischen Hilfsmitteln. Der KEVU-Mehrheitsantrag will den Billettverkauf in Regionalbussen komplett ersetzen. Die Beratung und der Verkauf per Telefon sollen dabei als vollwertiger Ersatz zum Zug kommen. Die SBB, die Swisscom (*Schweizer Telecom-Unternehmen*), Pro Senectute (*Stiftung für das Alter*), der VCS (*Verkehrsclub Schweiz*), sie alle bieten Kurse an, wo ältere Menschen den Billettkauf lernen und üben können. Der Bedarf nach Kursen zeigt: Nicht alle Personen können auf die digitalen Kanäle umsteigen. Es ist aber nicht nur das technische Verständnis, das den Billettkauf erschweren kann. Für hörbehinderte Personen beispielsweise kann der Billettverkauf per Telefon eine grosse Hürde darstellen. Ein einfaches und niederschwelliges Angebot ist daher massgebend für die Benutzung des ÖV. Deshalb will Minderheitsantrag in Regionalbussen weiterhin ein reduziertes Sortiment an Billetts gegen Bargeld erhältlich machen. Den Chauffeurverkauf komplett abzuschaffen wäre eine Schwächung des Service Public. Wir werden den Minderheitsantrag unterstützen und die Strategie annehmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Das war uns schon bewusst, Ihnen mit dieser Ankündigung der Abschaffung des Billettverkaufs in den Regionalbussen ein emotionales Thema unterbreitet zu haben. Aber wir können uns den Realitäten einfach nicht verschliessen. Die Digitalisierung schreitet voran, betrifft unseren ganzen ZVV, und das Bereitstellen der entsprechenden Infrastrukturen in den Bussen ist früher oder später schlicht nicht mehr zeitgemäss. Wir waren deshalb bereit und haben Ihnen auch einen Vorschlag zur Abfederung dieser Massnahmen unterbreitet, indem wir uns überlegen, wie wir in dieser Übergangszeit der Transformation diesen Menschen, die tatsächlich nicht digital unterwegs sind, etwas anbieten können, ohne aber vom Grundauftrag wegzukommen. Der Antrag der SP sagt nun, man müsse eine Vertriebsmöglichkeit ohne technische Hilfsmittel vor Ort weiterhin gewährleisten und in einem reduzierten Sortiment anbieten. Das ist natürlich eine extrem enge und einschränkende Formulierung, die eigentlich unsere Absicht wieder ins Umgekehrte bringt. Ein Vertrieb ohne technische Hilfsmittel heisst eigentlich wieder vorgedruckte Papiertickets gegen Bargeld; anders kann man das nicht verstehen. Nun ist halt einfach genau diese zusätzliche Zahlungsmöglichkeit mit Papier, mit Bargeld sehr, sehr teuer und auch nicht wirtschaftlich. Wir haben im ZVV ausgerechnet, dass uns das, wenn wir so ein geeignetes Ticket für alle Buslinien anbieten müssten, im Grundticket bereits circa 10 Franken kostet. Das ist sehr teuer, und ich weiss auch nicht, ob dann unsere Gäste bereit wären, dies zu bezahlen. Zudem würde dann dieses Ticket unter Umständen auch andere Tarife konkurrenzieren – oder eben auch nicht. Es würde zu Unruhe führen. Aber die grösste Unruhe wäre natürlich in der Fahrplan-Instabilität, die wir schaffen würden und die wir ja eben beseitigen wollen. Wir wollen nicht wieder manuelle Ticketverkäufe, die Zeit brauchen. Wir wollen schnelle, rasche Anschlüsse und keine Anschlussunterbrüche durch solche einzelnen Verkäufe. In diesem Sinne nehmen wir den Auftrag mit. Ich kann Ihnen auch noch nicht sagen, wie wir es genau umsetzen. Eines kann ich sagen: Wir werden ja diese

Telefon-Billettverkäufe einrichten. Das haben wir Ihnen versprochen, dass man ein Billett mit einem Telefonanruf kaufen kann. Das ist sicher eine gute Möglichkeit. Ob es andere gibt, werden Sie sehen. Sie haben uns ja heute mehrmals das Vertrauen ausgesprochen, und wir werden Sie auch hier nicht enttäuschen. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag der SP abzulehnen und damit indirekt die Formulierung der Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Markus Bärtschi-ger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Umwelt

Marktbearbeitung

Tarif

Wirtschaftlichkeit

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5730a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.