

3. Rahmenkredit Zürcher Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2025/2026

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. November 2024

Vorlage 5971 (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsident Jürg Sulser: Ziffer I untersteht der Ausgabenbremse gemäss Artikel 56 der Kantonsverfassung.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Regierungsrat und die einstimmige Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragen, dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) für die Fahrplanperiode 2025 bis 2026 einen Rahmenkredit von 872 Millionen Franken zu bewilligen.

Der Kredit ist, wie gesagt, für zwei Jahre, die beiden Jahre präsentieren sich aber, finanziell gesehen, durchaus unterschiedlich: 2025 beträgt die Kostenunterdeckung 405 Millionen Franken bei einem Aufwand von knapp 1160 Millionen Franken. Der Kostendeckungsgrad beträgt damit in diesem Jahr 65 Prozent. Für das Jahr 2026 blättern wir zuerst in das Jahr 1996 zurück, damals ging die erste Neubaustrecke der S-Bahn in Betrieb, das war die Strecke Hardbrücke–Stadelhofen–Dübendorf beziehungsweise Dietlikon. Finanziert wurde diese Strecke durch den Kanton Zürich, und das wirkt sich bis 2025 aus. Seit 1996 bezahlte und bezahlt der Bund dem Kanton Zürich nämlich während 30 Jahren eine jährliche Pauschale von 55 Millionen Franken für die betrieblichen Effizienzsteigerungen, die durch diesen Neubau entstanden sind. Diese Pauschale – sie wird Vorteilsanrechnung genannt – fällt also ab 2026 dauerhaft weg. Dadurch erhöht sich die Kostenunterdeckung 2026 auf 467 Millionen Franken beziehungsweise der Kostendeckungsgrad sinkt auf gut 62 Prozent. Dieser Wert liegt aber immer noch gut über der politisch geforderten minimalen Kostendeckung von 60 Prozent.

Der Kanton und die Gemeinden teilen sich die Kostenbeiträge an den ZVV 50 zu 50, wobei die Gemeinden unter sich auch über einen definierten Kostenteiler verfügen. Die Nettokosten für den Kanton für die beiden Jahre zusammen betragen also 436 Millionen Franken. Per 2026 plant der ZVV Tarifmassnahmen oder, etwas direkter ausgedrückt, Fahrpreiserhöhungen. Diese beschränken sich aber, anders als ursprünglich vorgesehen, im Grundsatz auf den Teuerungsausgleich. Für ein differenzierteres Bild verweise ich auf die Medienmitteilung vom 9. April 2025, die der ZVV anlässlich des Vernehmlassungsstarts für diese Tarifierhöhungen veröffentlicht hat. Mit dieser für die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer erfreulichen Nachricht schliesse ich meine Ausführungen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Der ZVV arbeitet dort, wo er selber entscheiden kann, sehr kostenbewusst, was sich auch im guten Kostendeckungsgrad niederschlägt.

Herzlichen Dank an dieser Stelle stellvertretend für alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des ZVV an den Direktor Dominik Brühwiler.

Schon bei der Behandlung des letzten Rahmenkredites waren wir erstaunt, welche Einbussen bei den Einnahmen durch die Schwarzfahrer verursacht werden. Wie in den Medien kürzlich berichtet wurde, ist dies ein grosses, schweizweites Problem, welches aus unserer Sicht angegangen werden muss. Auch der linksgrüne Gemeinderat der Stadt Zürich ist daran, dem ZVV Einnahmen zu streichen und ein Osterei ins Nest zu legen. Mit dem Verbot der Werbung in der Stadt Zürich ist davon auszugehen, dass dem ZVV gegen 30 Millionen Franken Einnahmen verlustig gehen würden. Dieses Geld muss wieder erwirtschaftet werden; wirklich eine Entscheidung, die wohl kein normal denkender Mensch verstehen kann.

Auch die Dekarbonisierungsstrategie schlägt sich in den Kosten nieder. Hochrechnungen gehen davon aus, dass die geplante Dekarbonisierung bis ins Jahr 2040 für den ZVV Mehrkosten von gegen 400 Millionen Franken ausmachen dürfte. Die SVP ist nicht gegen Dekarbonisierung, wenn diese in vernünftigem Rahmen erfolgt, aber wir erwarten auch hier eine Umsetzung mit Augenmass und nicht auf Teufel komm raus. Bei der Beschaffung eines E-Busses wird mit Mehrkosten von circa 250'000 Franken gegenüber einem Standardbus gerechnet. Pro Ladestation wird heute mit nochmals 250'000 Franken gerechnet. Der ZVV geht wohl davon aus, dass diese Kosten in Zukunft fallen werden. Es wird erwartet, dass die E-Busse im Vergleich zu den Standardbussen im Betrieb billiger werden, zumal ab 2026 die Treibstoffzollrückerstattung hinfällig wird. Wir sind gespannt. Die SVP ist sich bewusst, dass die Mobilitätsbedürfnisse durch das der Zuwanderung geschuldete Bevölkerungswachstum weiter steigen werden und wir auf alle Verkehrsträger angewiesen sind. Wir stimmen dem Rahmenkredit zu.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der gute ÖV ist ein wichtiges Rückgrat der Zürcher Volkswirtschaft. Wir sind sehr stolz darauf, dass wir einen guten ÖV haben, und auch ich nutze ihn fast täglich. Wir sind sehr froh, dass der ZVV bei der Dekarbonisierung wirklich vorwärtsmacht und das Ziel von 2040, das wir ja als Ziel in der Verfassung haben und jetzt auch ins Energiegesetz schreiben werden, wirklich ernst nimmt und den ZVV bis 2040 dekarbonisieren will. Wir alle wussten, dass die Vorteilsanrechnung, also diese Bundesentschädigung für die Vorfinanzierung, jetzt ausfällt. Wir wussten, dass das den Kostendeckungsgrad leicht senken wird, aber wir sind jetzt doch sehr erstaunt, dass kürzlich die Regierung, der Verkehrsrat, bekannt gegeben hat, dass die Tarife nächstes Jahr erhöht werden sollen. Das war uns bei der Debatte, bei der Beratung in der KEVU zu diesem Rahmenkredit noch nicht bewusst. Also das erstaunt mich jetzt, denn allenfalls hätte ich auch einen Antrag gestellt. Diese Tarifierhöhung jetzt so plötzlich, das finden wir sehr komisch, aber für einen Antrag ist es natürlich zu spät, und jetzt unterstützen wir diesen Rahmenkredit. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Vor einem Jahr haben wir schon die ZVV-Strategie bis 2029 freigegeben und so wollen wir es heute auch mit dem Rahmenkredit

halten. Der ZVV befindet sich in einem schwierigen Umfeld mit gestiegenen Kosten, einem dichteren Fahrplan und, wie wir schon mehrfach gehört haben, weniger Abgeltung aus Bundesbern. Trotzdem will der ZVV seinen Kostendeckungsgrad über 60 Prozent halten, was die FDP sehr begrüsst. Wir danken dem ZVV für die Bemühungen, die Kosten in diesem schwierigen Umfeld weiterhin tief zu halten und gleichzeitig einen attraktiven Fahrplan für alle im Kanton anzubieten. Wir stimmen dem Rahmenkredit zu.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Eine Bemerkung vorweg zum Vorredner der SVP: Zu einem politischen Entscheid hier zu sagen, wie unsere linksgrüne Seite denkt, das ist ein bisschen zu viel.

Alle Jahre wieder stimmt dieser Rat über den ZVV-Rahmenkredit ab und stimmt diesem praktisch einstimmig zu. Auch dieses Jahr ist diese Vorlage unumstritten. Ich möchte diese Zeit also nutzen, um jenen Personen zu danken, die uns tagein, tagaus, am Wochenende sowie auch nachts von A nach B bringen, dafür sorgen, dass die Fahrzeuge geputzt und getankt sind, sowie jenen, die jeweils die Weichen richtig stellen. Stellen auch wir die Weichen richtig, die Weichen in Richtung Zukunft für den Kanton Zürich, mit einer Genauigkeit und Pünktlichkeit, auf die wir beim öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich stolz sind, zumindest bei jenem Verkehr, der am Boden bleibt und nicht abhebt. Dem Rahmenkritik kann zugestimmt werden.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Mit diesem Rahmenkredit werden die Kosten finanziert, welche nicht durch eigene Erträge des ZVV gedeckt sind, also die Kostenunterdeckung. In der KEVU wurde die erwartete Entwicklung des Aufwands und des Ertrags aufgezeigt. Der erwartete Kostendeckungsgrad bewegt sich gemäss ZVV-Strategie im gewünschten Rahmen. Die wichtigsten Chancen und Risiken sind die Teuerung, die Energie- und Treibstoffpreise und die Nachfrageentwicklung. Die Mitte-Fraktion dankt dem ZVV für seine Leistungen und wird den Rahmenkredit bewilligen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Eigentlich könnte man ein Geschäft, dem in der Sachkommission in trauter Einmütigkeit zugestimmt wurde, auch einmal getrost durchwinken. Weil aber die Gewährung von finanziellen Mitteln für den ÖV aktuell keine Selbstverständlichkeit mehr ist, möchte ich bei diesem Rahmenkredit an ein paar Fakten erinnern:

Erstens: Verglichen mit anderen Verkehrsverbünden in der Schweiz, gehört der ZVV punkto Kostendeckungsgrad zur Spitze. Er bringt sein Angebot mit mehr als 60 Prozent Kostendeckung auf die Strasse, auf die Schiene, auf das Wasser und sogar in die Luft. Das bedeutet: Unser ZVV agiert mit grossem finanziellen Sachverstand und hat unseren Kredit im doppelten Sinn mehr als verdient.

Zweitens: In der von uns einstimmig genehmigten Strategie 2024 bis 2027 haben wir einen ganzen Strauss an Bestellungen an den ZVV gemacht. Er erfüllt diese, indem er ein hochwertiges Leistungsangebot sicherstellt. Zusätzlich treibt er die

Dekarbonisierung weiter voran, wie von uns bestellt, baut sein Angebot nachfrageorientiert aus und sorgt bei allem Engagement für eine rekordhohe Kundenzufriedenheit.

Fazit: Mit der Zustimmung zu diesem Rahmenkredit sagen wir Ja zu einem ÖV, der absolut auf der Höhe der Zeit ist und die ihm zur Verfügung gestellten Mittel effektiv und effizient einsetzt. Die EVP unterstützt den Rahmenkredit ohne Wenn und Aber und dankt allen Verantwortlichen und Mitarbeitenden beim ZVV für ihr grosses Engagement.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der ZVV macht eine gute Arbeit, und 25 Jahre nach dem Bau der Neubaustrecke kann man auch nochmals festhalten, dass der ZVV eine Erfolgsgeschichte ist. Hier gebührt dem ZVV selbst sowie allen Mitarbeitenden und den Marktverantwortlichen des Unternehmens unser Dank. Ebenfalls anerkennen wir, dass der ZVV einen wichtigen Beitrag zu netto null 2040 leistet, allein schon durch seine Existenz. Es ist aber wichtig, dass unser Verkehrsverbund hier auch durch eigene Verbesserungsmassnahmen weiter kontinuierlich dranbleibt. Zu kritisieren ist aber die abermalige Erhöhung der Ticketpreise, in der Vorlage «Tarifmassnahmen» genannt, um 2 Prozent im Dezember 2025. Diese Massnahme bringt nicht sehr viel Geld, schmerzt aber wiederum jene mit den kleinsten Einkommen und ist nicht notwendig. Die Alternative Liste wird dem Rahmenkredit zustimmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst möchte ich die Gelegenheit noch wahrnehmen, Ihnen für die Unterstützung des Gegenvorschlags zur ÖV-Initiative (Vorlage 5948b) zu danken. Das ist ein starkes Zeichen auch für einen starken ÖV in Zukunft, vielen Dank.

Mit dem Rahmenkredit kommen wir natürlich wieder in der Gegenwart an, in der Finanzierung unseres Tagesgeschäfts, und das ist sehr wichtig. Mir ist sehr wohl bewusst, dass 872 Millionen Franken ein sehr hoher Betrag ist. Aber mit diesem Betrag – und ich bedanke mich auch für Ihre Wertschätzung – versuchen wir tatsächlich, Ihnen bei Respektierung eines hohen Kostendeckungsgrades ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen, die Dekarbonisierungsstrategie voranzubringen und selbstverständlich auch für wettbewerbsfähige Anstellungsbedingungen unseres Personals zu sorgen. Was die Tarifierhöhung betrifft, war diese eigentlich schon länger bekannt. Wir versuchen immer, sehr transparent zu sein und lange im Voraus unsere Tarifstruktur und die Tarifmassnahmen bekannt zu machen – insbesondere gab es dazu ja auch eine Vernehmlassung –, und wir wollen das auch weiterhin so handhaben: regelmässige Tarifaufschläge, aber dann vielleicht nicht so hohe, aber immer regelmässig. Und vielleicht eine kurze Definition in Bezug auf den Rahmenkredit: Dieser ist heute, würden Sie die Kosten pro Kopf und teuerungsbereinigt anschauen, günstiger als damals, als der ZVV gegründet wurde.

In diesem Sinne vielen Dank für die Wertschätzung und vielen Dank für die Unterstützung des Rahmenkredites.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Sulser: Nun stellen wir noch fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern, deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über die Ausgabenbremse

Für Ziffer I der Vorlage 5971 stimmen 176 Ratsmitglieder. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 175 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5971 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.