

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

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. Dezember 2023
Vorlage 5918a

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir haben noch nicht bezahlt. Wir haben eben erst gesagt, dass wir bezahlen (*Vorlage 5919*). Das ist schon einmal ein wichtiger Schritt. Und schon gehen wir dazu über, wieder neu zu bestellen. Jetzt geht es nämlich um die ZVV-Strategie 2025 bis 2029 oder, um es korrekt auszudrücken, um die Grundsätze zur Entwicklung von Angeboten und Tarife im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanperiode 2025 bis 2029. Mit diesen Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des kantonalen ÖV mittelfristig und steckt den Rahmen für die Tätigkeiten des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) ab. Konkret werden die zukünftigen Rahmenkredite 2025/2026 und 2027/2028, also wieder je Zweijahreskredite, auf der Grundlage der heute beschlossenen Strategie fassen. Die Strategie muss sich auch an übergeordneten Vorgaben orientieren. Deshalb sind in der Periode 2025 bis 2029 keine S-Bahnausbauten möglich. Diese werden erst mit dem nationalen «ÖV-STEP 2035» (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) kommen. Hauptfokus der Strategie ist ein qualitativ hochstehendes und zuverlässiges ÖV-Angebot, dort, wo Marktpotenzial besteht. Der Nachsatz mit dem Marktpotenzial ist wichtig und setzt Angebotsausbauten, die nur ein beschränktes oder sehr beschränktes Passagierpotenzial aufweisen, durchaus gewollte Grenzen. Ich kann die ZVV-Strategie jetzt nicht in ihrer ganzen Breite darstellen. Ich beleuchte aber gerne die drei Themen, die in Minderheitsanträgen aufgegriffen werden.

Erstens, der Kostendeckungsgrad soll gemäss Strategie stets über 60 Prozent gehalten werden. Diese Zahl möchten die SP und die Grünen streichen. Für sie genügt es, wenn die Ziele der Kostenunterdeckung textlich beschrieben sind, nämlich konkret, wenn die Kostenunterdeckung, Zitat, «auf höherem Niveau stabilisiert ist», Zitatende. Für die deutliche Kommissionsmehrheit ist der Kostendeckungsgrad ein nützlicher Indikator über die wirtschaftliche Führung des ZVV; der ZVV werde insbesondere über die Kostenunterdeckung beziehungsweise den Rahmenkredit politisch gesteuert. Dies rechtfertige, bedinge sogar eine konkrete Zielgrösse zu nennen.

Ein zweiter Minderheitsantrag möchte in der Strategie explizit erwähnen, dass für neue Versuchsbetriebe eine Anschubfinanzierung möglich ist. Dabei geht es um innovative neue Konzepte wie zum Beispiel Pikmi, wo Fahrzeuge nur auf Bestellung per App verkehren. Die Kommissionsmehrheit weist daraufhin, dass dies bereits heute möglich ist, wie gerade der Pikmi-Versuch in der Stadt Zürich 2022/2023 gezeigt habe. Die Kommissionsminderheit möchte mit dem Ergänzungssatz allerdings ausdrücken, dass der Kantonsrat solche Versuche explizit begrüsst.

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

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

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

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

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

In Bezug auf den Vertrieb der Tickets hat die SVP zwei Herzen in der Brust. Es ist uns grundsätzlich ein grosses Anliegen, dass sämtliche Nutzer, also auch die

älteren Personen, welche sich nicht im Internet zurechtfinden, eine einfache Möglichkeit zum Erwerb von Tickets haben. Wir anerkennen die Bemühungen des ZVV, mit verschiedenen Vertriebskanälen Angebote für die ganze Bevölkerung zu schaffen. Es ist uns bewusst, dass wir hier im Hinblick auf die möglichen Kostenfolgen gewisse Einschränkungen beim Ticketbezug in Kauf nehmen müssen. Der folgende Minderheitsantrag der SP ist aus unserer Sicht der Brüller. Kurz vor der Beratung in der Kommission haben wir hier über die Lockerung der Sonntagsverkäufe beraten. Die SP hat sich diesbezüglich vehement gewehrt, da dies dem Arbeitnehmer nicht zugemutet werden könne. Nun, bei den bedienten Verkaufsstellen soll dieses Argument kein Grund mehr sein, auf Öffnungszeiten an Sonntagen zu verzichten. Wenn es vermeintlich den eigenen Bedürfnissen dient, steht dem Arbeiten für gewisse Arbeitnehmer an Sonntagen nichts im Weg. Der ZVV ist hier bestrebt, wo wirtschaftlich sinnvoll, Öffnungszeiten in Zusammenarbeit mit der SBB zu gewährleisten. Aber einfach grundsätzlich Schalter an allen Wochentagen offenzuhalten, ist nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht tragbar. Wir begrüßen weiter, dass sich der ZVV auf nationaler Ebene für eine effiziente und wirkungsvolle Fahrausweiskontrolle zur Einnahmensicherung einsetzt. Wir stimmen dem Geschäft im Sinne der KEVU-Mehrheit zu und lehnen alle Minderheitsanträge ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr bleibt eine wichtige Stütze unserer Volkswirtschaft. Carmen Walker Späh (*Regierungsrätin*) hat das oft genug gesagt, und ich unterstütze sie darin immer wieder gerne. Deshalb ist die ZVV-Strategie alle zwei Jahre so wichtig. Und diese hier reicht bis ins Jahr 2029. Da weiss noch kaum jemand, wie unsere Mobilität aussehen wird. Aber wenn wir sie politisch nicht steuern, dann weiss ich, dass es nicht gut kommt. Leider gibt es bereits einige Anzeichen, dass es nicht nur gut kommt. Meine spezielle Aufmerksamkeit hat das Samstagsgespräch vom 16. Dezember 2023 im Tages-Anzeiger mit Thomas Sauter-Serveas erregt. Er sagt klar und deutlich, dass der ÖV aufzeigen muss, dass es ihn braucht, sonst wird es mittelfristig schwierig für die Subventionen zu argumentieren. Da der ÖV bezüglich Platz- und Energieverbrauch neben dem Velo- und Fussverkehr unschlagbar ist, muss der ÖV weiter eine wachsende Bedeutung haben. Dafür werden wir uns von der SP weiterhin vehement einsetzen.

Aber ich sehe bereits heute beim ZVV beunruhigende Anzeichen. Dass der Billett-Verkauf in den Bussen eingestellt werden soll, ist trotz allen Hilfestellungen des ZVV ein Abbau des Service Public und ein Weg hin zu «Digital Only». Das tönt zwar immer sehr zukunftstrendig, doch vergisst man dabei leider immer wieder einige Menschen unserer Gesellschaft – verschiedenen Alters.

Nun werden auch noch die Mehrfahrtenkarten abgeschafft. Da wird es bei mir mit dem Verständnis wirklich schwierig. Auch die grossen Versprechen, dass zukünftig im Nachhinein immer der günstigste Tarif errechnet wird, tönt für sehr viele sehr schön. Aber Menschen mit knappem Budget müssen abschliessend bei Reiseantritt wissen, was es kosten wird, sonst wird es finanziell gefährlich und sie

verzichten lieber auf die Reise. Das ist kein Service Public mehr. Darum braucht es auch in Zukunft von Anfang an eine klare Kostentransparenz.

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

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

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

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

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

Zu den Minderheitsanträgen: Wir werden alle drei ablehnen. Die Kostendeckung erachten wir als einen wichtigen Bestandteil der Strategie. Das Ziel von 60 Prozent soll öffentlich einsehbar sein. Auch den Zusatz zur Anschubfinanzierung für Versuchsbetriebe lehnen wir ab. Der ZVV hat uns in der Beratung versichert, dass er die Versuchsbetriebe auch ohne diesen Zusatz machen würde, sofern er es als

sinnvoll erachtet. Wir begrüßen seitens FDP die Versuchsbetriebe, aber gleichzeitig dürfen die Kosten nicht komplett ausser Acht gelassen werden. Und zuletzt zu den Öffnungszeiten der Schalter, die insbesondere am Wochenende ausgedehnt werden sollen. Ich fand schon die süffisanten Bemerkungen der SVP sehr gut. Ich doppelte gerne nach. Wir begrüßen natürlich die Offenheit der SP gegenüber verlängerten Öffnungszeiten. Wir freuen uns schon heute auf die nächste Debatte zu den Sonntagsverkäufen. Wir gehen schwer davon aus, dass der SP nicht nur der Freizeitverkehr am Herzen liegt, sondern auch die Zürcher Bevölkerung, die am Abend oder am Wochenende Lebensmittel einkaufen will. Abschliessend nochmals ein grosses Dankeschön an den ZVV.

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

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

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

Ein ebenfalls wichtiger, aber auch nur sehr knapp gehaltener Abschnitt ist derjenige des hindernisfreien Zugangs. Wegen der Lebensdauer der Fahrzeuge wurde bei der Inkraftsetzung des Behindertengesetzes 2004 eine Frist von 20 Jahren festgelegt. Das ist nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist, dass die Busse jetzt zwar bis auf wenige Ausnahmen spontan mit Rollstuhl benutzbar sind, rund 40

Prozent der Bushaltestelle aber noch immer nicht. Als hätte man das in den Bauämtern nicht schon seit 20 Jahren gewusst. Immerhin hat der ZVV jetzt eine Lösung für einen Ersatzfahrdienst bereit. Wir treten auf die Vorlage ein und werden den Rahmenkredit genehmigen.

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

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

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

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): «Keine Flüge ins All», «Keine Missionen zum Mars», «Aber in 160 Gemeinden täglich» oder «Gemeinsam geht's vorwärtser» oder «2034 wird super – wir arbeiten jetzt schon daran». Mit diesen und weiteren farbenfreudig gestalteten Slogans wirbt der ZVV seit einem Jahr für

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

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

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

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich verzichte bei meinem Votum auf das Eingehen auf einzelne Ausbauthemen oder den Modalsplit. Das habe ich vorhin bereits ein wenig getan. Ich nehme die ZVV-Strategiedebatte zum Anlass, konzentriert ein Thema anzusprechen, nämlich, dass beim ZVV beziehungsweise allgemein beim ÖV ein ziemlicher Push in Richtung Digitalisierung stattgefunden hat. Sie können mir glauben – ich selbst arbeite als Informatiker –, die Themen «Journey to the Cloud», «Microsoft 365» oder «Azure» sind mein tägliches Brot. Ich sehe durchaus, dass diverse Unternehmen hier Fahrt aufnehmen und immer mehr in

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

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

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

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

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie haben mit der Strategie die einmalige Möglichkeit die Ziele der Strategie beim öffentlichen Verkehr regelmässig zu definieren, das heisst, Sie geben uns den Auftrag. Diesen Auftrag nehmen wir sehr ernst. Wie heisst dieser Auftrag? Es geht selbstverständlich auch darum, dass wir den Auftrag für neue Stadtbahnen oder Tramlinien entgegennehmen, wie sie im Moment bei uns in Erarbeitung sind; Glattalbahn-Verlängerung oder Tram Afoltern, die Fahrplanverdichtung oder die Taktverdichtung im Rahmen des Fahrplanverfahrens. Da sind wir stetig bemüht, uns für unsere Kundinnen und Kunden zu verbessern. Zu den Verbesserungen muss ich noch sagen, lieber Thomas Forrer, du hast (*in einer Fraktionserklärung*) gefragt: Was macht der Kanton? Wir haben im Kanton Zürich einen starken öffentlichen Verkehr. Der Kanton Zürich hat gesagt, der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität. Ich glaube, wir sind uns einig, dass wir diesem öffentlichen Verkehr, dem Erfolgsmodell ZVV, seit über 30 Jahren Sorge tragen. Wenn mir zu Ohren kommt, dass ein Gleis für das Tram oder ein Eigentrassee aufgehoben werden soll, also eine bestehende Anlage aufgehoben werden soll, dann werde ich bis ans bittere Ende dagegen kämpfen. Nicht mit mir, das muss ich Ihnen sagen. Ich werde für den öffentlichen Verkehr kämpfen, gegen jede Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs, auch wenn es nur um ein paar Sekunden geht. Ein paar Sekunden können sehr viel sein; ein paar Sekunden können dazu führen, dass man Anschlüsse verpasst. Und lieber Florian Meier, wenn du findest, ich müsse mehr machen, dann gibt uns auch die Kompetenzen dazu. Wir haben die Position der Regierung zur ÖV-Initiative (*Vorlage 5948*) und zur Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*). Wir als Regierung des Kantons Zürich sind bereit, Verantwortung zu übernehmen, auch für eine Busbevorzugung zum Beispiel.

Der öffentliche Verkehr soll das Rückgrat der Mobilität bleiben. Ich frage mich, ob Sie das auch so sehen. Wir haben natürlich Herausforderungen. Ein Thema ist die Digitalisierung, die wurde erwähnt. Wir haben immer mehr Billette, die nicht mehr am Schalter oder nicht mehr an unseren Automaten bezogen werden, sondern digital. Das stellt uns vor Herausforderungen, was gut ist. Aber eine der Herausforderung ist sicher, dass irgendwann unsere Billett-Automaten in die Jahre kommen. Was den Verkauf bei den Buschauffeure anbelangt, haben wir Ihnen ja gesagt, dass dieser Verkauf beendet wird. Aber wir haben diesbezüglich ein sehr attraktives Angebot. Auch wenn Sie das vielleicht nicht so sehen, Kantonsrat Manuel Sahli, dieser Billett-Verkauf mit einem einfachen Telefonat, mit einem Festnetzanschluss oder einem Handy, also, ein Telefon ist immer irgendwo in der Nähe. Die Feedbacks, die ich dazu erhalten habe, beurteilen dies als ein sehr attraktives Angebot, insbesondere für ältere Verkehrsteilnehmer, weil man ganz

einfach das Billett bestellen kann – zugegeben, es braucht dazu einen Swissspass, aber nur diesen. Man kann sofort den öffentlichen Verkehr benutzen und bekommt dann die Rechnung. Bitte erzählen Sie das doch den älteren Verkehrsteilnehmenden, dass es dieses Angebot gibt. Wenn es noch bessere Lösungen gibt, Herr Kantonsrat Sahli, wir sind nicht dagegen; wir prüfen das ständig, um uns stetig zu verbessern.

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

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

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Fahrplanjahre 2025 – 2029

1 Ziele

a), b), c)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

d)

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

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

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr des Kantons Zürich ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte in der Schweiz. Nirgends sonst gibt es auf so einer grossen Fläche mit so unterschiedlichen Raumtypen so einen dichten öffentlichen Verkehr. Der Zürcher ÖV finanziert sich weit über die Hälfte selbst. Davon können andere Kantone und Verkehrsverbände nur träumen. Aber, wir sind darauf

nicht sonderlich stolz, sondern fordern, dass das Angebot weiter ausgebaut wird, auch wenn es sich anfangs noch nicht sonderlich gut rechnet, da wir das Angebot eben nicht primär mit der Finanzbrille betrachten.

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

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

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

Abstimmung

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

e)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebote und -infrastruktur

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

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

Die dynamischen und ...

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

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

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

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

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

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

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Im erläuternden Bericht zur Strategie kann man lesen, dass für die Branche und den ZVV der Wille, belastbare und vertrauenswürdige Lösungen zu suchen, hoch sei. Mit anderen Worten: Der ZVV ist offen, innovative Lösungen zu suchen. Für uns heisst das, der ZVV muss auch mal ausprobieren können, wie das beim Versuch Pikmi der Fall war, auch wenn vorerhand nicht automatisch eine hohe Rendite absehbar ist.

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

Abstimmung

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

Umwelt

Fahrgastinformation

Tarif

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Vertrieb

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

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

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

ÖV ist aber auch Service Public. Der Service Public soll für alle zugänglich sein. Beim Billett-Verkauf findet im öffentlichen Verkehr eine forcierte Digitalisierung statt. Wir haben die Geschichte mit den Mehrfahrtenkarten schon zimal gehört. Diese forcierte Digitalisierung schliesst einen Teil der Bevölkerung vom ÖV aus. Die Angebote, die mit dem Telefon angedacht sind, sind einfach nicht praktikabel.

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

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

Noch zur Bemerkung, die SP sei gegen den Sonntagsverkauf, aber auch gegen eine Reduktion der Schalteröffnungszeiten: Das Grundbedürfnis nach Mobilität ist nicht ganz das Gleiche wie Sonntag-Shopping. Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu. Herzlichen Dank.

Abstimmung

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

*Marktkommunikation
Qualitätssteuerung*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Finanzierung

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

Die Kostenunterdeckung ...

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

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

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

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Wirtschaftlichkeit

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

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

II., III., IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

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

Das Geschäft ist erledigt wie.