



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

161. Sitzung, Montag, 21. Februar 2022, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Benno Scherrer (GLP, Uster)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 4**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
 - Aufhebung der Maskentragpflicht im Ratssaal
- 2. Eintritt neues Mitglied Kantonsrat 6**
 - für Cyrill von Planta
 - Antrag der Interfraktionellen Konferenz
 - KR-Nr. 51/2022
- 3. Weniger Druck auf das Opfer dank des Berner Modells 7**
 - Postulat Susanna Lisibach (SVP, Winterthur), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht) vom 13. September 2021
 - KR-Nr. 324/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 4. Schaffung einer kantonalen E-ID für natürliche Personen 8**
 - Motion Beatrix Frey (FDP, Meilen), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen), Gregor Kreuzer (GLP, Zürich), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil)
 - KR-Nr. 348/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 5. Kostenlose Corona-Tests im Kanton Zürich 8**
 - Postulat Benjamin Fischer (SVP, Volketswil) vom 4. Oktober 2021
 - KR-Nr. 352/2021
- 6. Förderung der koordinierten ambulanten Versorgung 8**

Postulat von Pia Ackermann (SP, Zürich), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Jeannette Büsser (Grüne, Zürich), Lorenz Schmid (Die Mitte, Männedorf) vom 25. Oktober 2021
KR-Nr. 368/2021

7. Wasserstoffstrategie für den Kanton Zürich..... 9

Postulat Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Alex Gantner (FDP, Maur), Christian Müller (FDP, Steinmaur), Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim) vom 8. November 2021
KR-Nr. 385/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

8. Bewirtschaftungskonzept für Renaturierungen..... 9

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 29. November 2021
KR-Nr. 412/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

9. Kreislaufwirtschaft am Bau..... 10

Postulat Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) vom 29. November 2021
KR-Nr. 413/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

10. Digitalstrategie für die Kreislaufwirtschaft..... 10

Postulat Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) vom 29. November 2021
KR-Nr. 414/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

11. Standard Nachhaltigkeit Hochbau für alle Gebäude im Einflussbereich des Kantons..... 10

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Andrew Katumba (SP, Zürich), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 6. Dezember 2021
KR-Nr. 423/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

12. BIZ-Elternabende an Sekundarschulen 11

Postulat Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Alexander Jäger (FDP, Zürich), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Christa Stünzi (GLP, Horgen) vom 13. Dezember 2021
KR-Nr. 436/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

13. Wahl Ersatzmitglied Obergericht 11

für Roberto Faga

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 8/2022

14. Klimaschutz: Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer 12

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. November 2021 zur parlamentarischen Initiative Robert Brunner

KR-Nr. 231a/2018

15. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 33

Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5730a

16. Rahmenkredit Zürcher Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2022/2023 54

Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5731

17. Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttener Tunnels..... 62

Antrag des Regierungsrates vom 2. Juni 2021 zum Postulat KR-Nr. 89/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5724

18. Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs..... 66

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum Postulat KR-Nr. 46/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5745

19. Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen..... 69

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum Postulat KR-Nr. 379/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

20. Verschiedenes 72

Rücktrittserklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen**Geschäftsordnung**

Ratspräsident Benno Scherrer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf acht Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 304/2021, Nebenbeschäftigungen vollamtlicher Richterinnen und Richter

Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Roland Scheck (SVP, Zürich), Davide Loss (SP, Thalwil), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil)

- KR-Nr. 397/2021, Wie verwendet das USZ die Beiträge für die Assistenzärztinnen und Assistenzärzte?

Linda Camenisch (FDP, Wallisellen), Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich), Jörg Kündig (FDP, Gossau)

- KR-Nr. 398/2021, Erfahrungen aus dem Home-Office beim Kanton Zürich

Tobias Langenegger (SP, Zürich), Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau)

- KR-Nr. 402/2021, Kündigung aufgrund Nicht-Impfung?

Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Alex Gantner (FDP, Maur)

- KR-Nr. 417/2021, Autobahnanschluss Affoltern am Albis

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.)

- KR-Nr. 418/2021, Fragwürdiger Wahltermin 12. Februar 2023: Ist dem Regierungsrat die Wahlbeteiligung bei Regierungs- und Kantonsratswahlen wichtig?

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Paul Mayer (SVP, Marthalen)

- KR-Nr. 422/2021, Meinungsäusserungsfreiheit bei Staatsangestellten
Hans Egli (EDU, Steinmaur), Valentin Landmann (SVP, Zürich), Erich Vontobel (EDU, Bubikon)
- KR-Nr. 12/2022, Situation der Sexarbeitenden während Corona
Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Sibylle Marti (SP, Zürich), Nicola Yuste (SP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 158. Sitzung vom 31. Januar 2022, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Genehmigung der Ersatzwahl eines Mitglieds der Berufsbildungskommission für den Rest der Amtsdauer 2019-2023**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5786

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Behindertengerechter Ausbau des Grossmünsters**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 513/2019, Vorlage 5787

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Digitalstrategie für den Kanton**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 90/2018, Vorlage 5788

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Code of Conduct zur Bestellung von Führungsorganen in selbstständigen Organisationen**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 272/2018, Vorlage 5789

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Leistungsgruppe «Beteiligungsmanagement»**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 64/2019, Vorlage 5790

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Bessere Löhne für die Pflege. Jetzt.**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 478/2020, Vorlage 5791

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Multimodales Pendeln fördern**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 306/2019, Vorlage 5792

Aufhebung der Maskentragpflicht im Ratssaal

Ratspräsident Benno Scherrer: Wenn ich in den Saal schaue, sehe ich, dass es nicht notwendig ist, Ihnen die Mitteilung zu machen, dass die Maskenpflicht auch hier im Ratssaal aufgehoben ist.

2. Eintritt neues Mitglied Kantonsrat

für Cyrill von Planta

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 51/2022

Ratspräsident Benno Scherrer: Wir dürfen heute ein neues Ratsmitglied begrüssen, und zwar anstelle von Cyrill von Planta. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 1. Februar 2022: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2019 bis 2023 im Wahlkreis III, Stadt Zürich 4+5.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt: Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis III, Stadt Zürich 4+5, wird für den zurücktretenden Cyrill von Planta (Liste 04, Grünliberale Partei, GLP) als gewählt erklärt:

*Sandra Bienek, geboren 1979, Juristin
wohnhaft in Zürich.»*

Ratspräsident Benno Scherrer: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen.

Sandra Bienek, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraph 4 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Eingänge zu schliessen. Die Anwesenden erheben sich. Ich bitte den Ratssekretär, das Amtsgelübde zu verlesen.

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Benno Scherrer: Sandra Bienek, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

Sandra Bienek (GLP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Benno Scherrer: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Eingänge können geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Weniger Druck auf das Opfer dank des Berner Modells

Postulat Susanna Lisibach (SVP, Winterthur), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht) vom 13. September 2021

KR-Nr. 324/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 324/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Schaffung einer kantonalen E-ID für natürliche Personen

Motion Beatrix Frey (FDP, Meilen), Tobias Weidmann (SVP, Hettlingen), Gregor Kreuzer (GLP, Zürich), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil)

KR-Nr. 348/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Die Motion KR-Nr. 348/2021 ist überwiesen.

Sie geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Kostenlose Corona-Tests im Kanton Zürich

Postulat Benjamin Fischer (SVP, Volketswil) vom 4. Oktober 2021

KR-Nr. 352/2021

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Postulat 352/2021 wurde von Benjamin Fischer zurückgezogen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Förderung der koordinierten ambulanten Versorgung

Postulat von Pia Ackermann (SP, Zürich), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Jeannette Büsser (Grüne, Zürich), Lorenz Schmid (Die Mitte, Männedorf) vom 25. Oktober 2021

KR-Nr. 368/2021

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 368/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Wasserstoffstrategie für den Kanton Zürich

Postulat Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Alex Gantner (FDP, Maur), Christian Müller (FDP, Steinmaur), Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim) vom 8. November 2021

KR-Nr. 385/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 385/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Bewirtschaftungskonzept für Renaturierungen

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim) vom 29. November 2021

KR-Nr. 412/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 412/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Kreislaufwirtschaft am Bau

Postulat Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) von 29. November 2021

KR-Nr. 413/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 413/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Digitalstrategie für die Kreislaufwirtschaft

Postulat Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) vom 29. November 2021

KR-Nr. 414/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat KR-Nr. 414/2021 ist überwiesen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Standard Nachhaltigkeit Hochbau für alle Gebäude im Einflussbereich des Kantons

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Andrew Katumba (SP, Zürich), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 6. Dezember 2021

KR-Nr. 423/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Peter Schick, Zürich, beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

12. BIZ-Elternabende an Sekundarschulen

Postulat Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Alexander Jäger (FDP, Zürich), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Christa Stünzi (GLP, Horgen) vom 13. Dezember 2021

KR-Nr. 436/2021, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist der Fall. Hanspeter Göldi, Meilen, beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

13. Wahl Ersatzmitglied Obergericht

für Roberto Faga

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 8/2022

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Samuel Zogg, Grüne, Zürich.

Ratspräsident Benno Scherrer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 124 Absatz 2 des Kantonsratsgesetzes, Samuel Zogg als Ersatzmitglied des Obergerichts als gewählt. Ich gratuliere zur Wahl und wünsche Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

14. Klimaschutz: Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. November 2021 zur parlamentarischen Initiative Robert Brunner
KR-Nr. 231a/2018

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Vorneweg noch zu zwei Interessenbindungen meinerseits: Ich bin Verwaltungsrat der Airborn Fuels Switzerland AG und Vorstandsmitglied von Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die PI betreffend «Klimaschutz: Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer» abzulehnen. Eine grosse Minderheit beantragt, dass der Kanton Zürich im Rahmen einer geänderten PI eine Standesinitiative zur Kerosinsteuer einreichen soll. Die PI wurde zwischen dem 14. Januar 2020 und dem 2. November 2021 an insgesamt neun Sitzungen beraten. Der Erstinitiant, Altkantonsrat Robert Brunner, nutzte zu Beginn der Beratungen die Gelegenheit, die PI in der KEVU mündlich zu erläutern und hat somit sein Anrecht auf Anhörung wahrgenommen. Wie üblich gibt es bei einer PI eine Beratungszeit vor dem vorbehaltenen Beschluss der Kommission, der im Juni 2020 gefällt wurde, und dann eine Beratungszeit nach Vorliegen der Stellungnahme des Regierungsrates. Bei diesem Geschäft kam hinzu, dass national die Abstimmung im Juni 2021 über das revidierte CO₂-Gesetz anstand. Dieses beinhaltet bekanntlich die Einführung einer Flugticketabgabe, was themenmässig nahe bei einer Kerosinsteuer liegt. Daher wurde nach dem Vorliegen der Stellungnahme des Regierungsrates von Ende 2020 zugewartet, bis diese Abstimmung über die Bühne gegangen ist. Danach wurden die Beratungen zeitnah fortgesetzt und entsprechend abgeschlossen.

Der Beitrag des Flugverkehrs an der Dekarbonisierung ist aus Sicht der Kommissionsmitglieder unbestritten. Die entscheidende Frage – und das ist auch Gegenstand des heutigen Beschlusses im Kantonsrat – ist der einzuschlagende Weg. Die Kommission hat sich eingehend mit dem Thema befasst und sich insbesondere durch einen Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, BAZL, über das Flugrecht gemäss ICAO –

das ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation – und die Bemühungen zur CO₂-Reduktion im Flugverkehr, Stichwort CORSIA – steht für Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – kundig gemacht. Auch danke ich an dieser Stelle namens der Kommission für den wertvollen und offenen Austausch mit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und den Vertretern des Amtes für Mobilität.

Etwas wurde schnell klar: Die Schweiz kann keine Kerosinsteuer auf Flüge ab der Schweiz im Alleingang einführen, verstösst dies doch gegen bilaterale Abkommen mit einer Unzahl von Staaten. Wenn sie dies dennoch täte, würde die Betankung der Flugzeuge, wo möglich – und dies vor allem im Kurz- und Mittelstreckenbereich –, nicht mehr in der Schweiz passieren. In den Beratungen bis zum vorbehaltenen Beschluss der KEVU sind verschiedene Facetten diskutiert und in die Debatte eingebracht worden. Dies führte zu zwei Vorschlägen, wie die Standesinitiative abgeändert werden könnte, im Detail nachzulesen im Bericht der Kommission auf den Seiten 4 und 5. Sie stützen sich auf das Konzept der Flugticketabgabe gemäss CO₂-Gesetz. Es ging dabei um zu berücksichtigende Themen wie den Geltungsbereich – welche Flüge überhaupt? – Transfer-Passagiere, die Einbindung des Flughafens Basel-Mulhouse in ein neues Regime, die Lenkungswirksamkeit und die Frage, was mit den Einnahmen zu geschehen hat – Stichworte «Rückerstattung», «Klimafonds», «Anschubfinanzierungen» et cetera – und das Engagement des Bundes auf internationaler Ebene.

In seiner Stellungnahme lehnt der Regierungsrat die PI und somit das Einreichen einer Standesinitiative ab. Diese Positionierung ist unverändert, auch in Anbetracht der nun vorliegenden Version gemäss Minderheitsantrag. Mehr dazu hören wir sicher von Regierungsrätin Carmen Walker Späh. Der Regierungsrat befürwortet angesichts der internationalen Dimension beim Thema einen internationalen Ansatz zur Eindämmung der klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs. Es braucht eine internationale Lösung, vor allem auch, um Wettbewerbsverzerrungen für Airlines und Flughäfen zu vermeiden. National braucht es keine Standesinitiative, umso mehr, da ähnliche Vorstösse von anderen Kantonen und von nationalen Parlamentariern in Bern vorliegen.

Nun aber zurück zur Kommission in der Zeitkammer nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes: Die Grundhaltung ist immer noch die gleiche, es braucht eine Lösung. Die beiden Vorschläge für geänderte PI wurden von den Vertretern der FDP und SVP zurückgezogen, auch angesichts

der Tatsache, dass zwischenzeitlich die anderen Vorstösse im Zusammenhang mit einer Kerosinsteuer in Bern abgeschlossen wurden. In Bern sei das Thema also angekommen, dafür brauche es nun, quasi als Spätzünder, keine Standesinitiative, auch nicht vom Flughafenkanton Zürich. Auch bei den Airlines und Flughäfen habe das Thema an Priorität gewonnen. Der technische Fortschritt bei Flugzeugen im Flugbetrieb, am Boden und in der Luft, sowie neue Treibstoffe würden ebenfalls mittel- und langfristig zur Problemlösung beitragen. Dies die Haltung und die Argumentationslinie der Kommissionsmehrheit aus SVP, FDP, Mitte und EVP.

Eine grosse Minderheit aus SP, GLP und Grünen sieht dies aber anders. Es brauche weiterhin einen Druck in Bern aus den Kantonen, gerade auch nach dem Scheitern des CO₂-Gesetzes an der Urne. Die Minderheitsantragsteller sind über die Bücher gegangen und tragen der Internationalität des Problems nun Rechnung in einer geänderten PI. Der Bund wird eingeladen, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Zudem wird der Geltungsbereich für nationale und internationale Flüge präzisiert. Die Höhe der Kerosinsteuer soll eine Lenkungswirkung erzielen, um eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses zu bewirken. Die Schweiz soll sich also aus Sicht der Minderheit früh und aktiv in Europa und der EU einbringen. Mit einer Standesinitiative würde Zürich vor allem auch seine Verantwortung als Flughafenkanton im Bereich Klima entsprechend wahrnehmen.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die PI abzulehnen, ebenso den Minderheitsantrag. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Schön, Sie zu sehen (nach der Aufhebung der Maskentragpflicht im Ratssaal).

Mit diesem Geschäft verlassen wir einmal mehr die Flughöhe dieses Rates und begeben uns in die Sphären des Bundesparlaments. Die SVP folgt der Kommissionsmehrheit und lehnt wie schon die ursprüngliche parlamentarische Initiative von Robert Brunner auch den Minderheitsantrag entschieden ab. Die inhaltlichen Argumente gegen eine nationale Kerosinsteuer haben wir bereits in der Debatte um diese PI im November 2019 in diesem Rat deutlich vorgebracht. Eine einseitige Schwächung der Schweizer Luftfahrtbranche ist unverantwortlich und gefährdet den Wirtschaftsstandort in der Substanz maximal – bei minimaler Wirkung für den Klimaschutz.

Auch der vorliegende Minderheitsantrag, welcher den Fokus auf die EU ausdehnt, ist vollkommen ungeeignet. Der Einfluss der Schweiz auf die

EU ist bekannt. Aber vor allem ist die Luftfahrt eine globale Angelegenheit, EU-Lösungen bringen uns da auch nicht weiter. Zudem hat das Schweizer Volk mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes gezeigt, was es von Lenkungsabgaben hält. Wennschon hätten solche Einnahmen direkt in Massnahmen zu fliessen, welche die Luftfahrt nachhaltig nachhaltiger machen.

Genau diese Entwicklung ist in der Branche längst angekommen: Nachhaltigkeit ist ein Wettbewerbsvorteil. So investieren Fluggesellschaften, insbesondere die SWISS, in eine moderne effiziente Flotte und engagieren sich bei der Forschung und Entwicklung von nachhaltigen Kraftstoffen, wobei insbesondere die synthetischen in absehbarer Zukunft einen nahezu CO₂-neutralen Flugbetrieb ermöglichen werden. Dahin muss die Reise gehen, das sieht man auch in Bundesbern so: Im Vernehmlassungsentwurf zum revidierten CO₂-Gesetz setzt das UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) nun auf die Beimischpflicht von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen und deren Förderung. Wir begrüssen im Grundsatz diesen innovativen statt prohibitiven Ansatz. Um die Ziele erreichen zu können, ist es jedoch zwingend, dass Abgaben aus dem Luftverkehr zweckgebunden für dessen Dekarbonisierung eingesetzt und nicht für die Quersubventionierung anderer Verkehrsträger abgezweigt werden.

Die Standesinitiative vom geschätzten Altkantonsrat Robert Brunner von 2018 ist daher in mehrerer Hinsicht überholt und aus der Zeit gefallen. Beide Räte haben in der vergangenen Herbstsession denn auch sämtliche neun Standesinitiativen, welche eine Kerosinsteuer forderten, abgelehnt. Glauben sie wirklich, eine erneute Standesinitiative aus dem Kanton Zürich würde zu einem anderen Resultat führen? Es wäre geradezu peinlich, wenn nun der Kanton Zürich eine zehnte Initiative nachschieben würde.

Wir setzen weiterhin auf Effizienz, Innovation und supranationale Lösungen in der Luftfahrt und lehnen die parlamentarische Initiative und den Minderheitsantrag ab. Dankeschön.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Es ist wieder einmal so weit, eine wohl bei allen Akteuren unbeliebte Standesinitiative liegt auf dem Tisch. Das Thema «Fliegen» ist heutzutage ein schwieriges; technisch, was die Rechtsetzung betrifft, aber auch emotional gesehen. Aufs Fliegen zu verzichten bedeutet doch oft einen Verzicht auf fantastische Landschaften, auf interessante Kulturen, auf neue Erlebnisse, kurz: Es ist oft ein schmerzlicher Verzicht. Aber wir sollten uns, wenn uns das

Klima etwas wert ist, mindestens zweimal überlegen, ob wir ein Flugzeug betreten wollen, auch wenn der Luftverkehr laut einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt «nur» 3,5 Prozent zur gesamten menschengemachten Erderwärmung beiträgt. Das ist im Vergleich mit dem Strassenverkehr eher gering. Aber der Luftverkehr wird sich bis 2050 in etwa verdreifachen und er ist wesentlich schwieriger zu dekarbonisieren als der Landverkehr. Natürlich gibt es auch in der Luftfahrt Entwicklungen, die hoffen lassen, hin zum klimaneutralen Fliegen. Der Energieverbrauch von Flugzeugen nimmt ab. Das emittierte CO₂ wird teilweise kompensiert. Die grosse Hoffnung liegt aber auf der schnellen Verbreitung von synthetischen Kraftstoffen. Deren Herstellung benötigt aber sehr viel sauberen Strom, welcher aber momentan noch nicht vorhanden ist. Es ist deshalb nicht unmöglich, aber doch eher unwahrscheinlich, dass wir innert nützlicher Frist nur noch mit synthetischem Kerosin reisen. Es gibt auch rechtliche Vorschriften in diesem Bereich, welche die Zielerreichung beschleunigen könnten. Ich denke dabei an Einmischquoten. Die Kerosin-Bereitstellung an den Flughäfen muss dabei einen gewissen Anteil des Kerosins synthetisch bereitstellen und diesen kontinuierlich steigern. Bei einer Steigerung um jährlich etwa 20 Prozent – das ist beileibe nicht viel – wäre der Treibstoff bis 2050 voll synthetisch. Das würde das Fliegen zwar verteuern, aber nur unmerklich, wenn das mit anderen Massnahmen gekoppelt werden könnte. Aber eben, im Moment fehlt die entsprechende saubere Elektrizität. Bis wir auf diesem Weg vorwärtskommen und zur Förderung dieses Weges braucht es andere Instrumente, und voilà, hier sind wir wieder bei unserer Standesinitiative, bei der Lenkung des Flugkonsums über den Preis.

Wir werden die abgeänderte Standesinitiative entsprechend unterstützen. Der neue PI-Text tentiert die Forderung der ursprünglichen PI massiv. Bei einer Umsetzung der PI stünde die Schweiz nicht mehr allein, sondern würde im Verbund mit der EU agieren. Die Marktverzerrungen würden so einschätzbar und klein. Gerade die EU scheint im Moment im Namen des Pakets «Fit for 55» Gas zu geben – endlich Gas zu geben. Natürlich könnten wir warten, bis das Paket der EU geschnürt worden ist, dieses soll dem Vernehmen nach auch eine Kerosinsteuer enthalten. Wir müssten diese dann übernehmen – müssten, nicht könnten, wir müssten diese dann übernehmen –, weil wir über das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verpflichtet sind, Vorschriften zu übernehmen. Es scheint aber für uns unangebracht, in einem so wichtigen Thema abseits zu stehen und keinen Einfluss auf den Gang der Dinge zu nehmen. Unerklärlich ist es für uns, dass gerade

auch die bürgerlichen Parteien hier nicht ihren Einfluss geltend machen wollen und einfach nur künftig die Vorschriften der EU übernehmen. Oder ist es ihnen einfach nur egal, wenn das Thema – ein Umweltschutzthema mehr – möglichst in Ruhe beerdigt wird?

Es ist richtig, dass das Mittel einer Standesinitiative per se immer problematisch, in diesem Fall von den von den Vorrednern gestreiften Vorgeschichten verstärkt. Der vorliegende Fall zeigt aber auch wieder einmal exemplarisch auf, wie langsam der Kantonsrat Zürich politisiert. Eine weitere Standesinitiative, notabene mit einem neuen Ansatz, ist aber im Lichte der gegenwärtigen internationalen Klimapolitik, aber auch der nationalen Politik und der besonderen Betroffenheit des Kantons Zürich als Standort und Miteigentümer des grössten Schweizer Flughafens wichtig, nahezu ein Signal. Wir sind gewillt, dieses Signal in die Welt zu senden. Wir sind als Standortkanton in der Verantwortung. Die SP wird daher die ursprüngliche PI ablehnen, die geänderte PI aber befürworten.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP lehnt die parlamentarische Initiative Brunner für eine Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer ab und unterstützt auch die abgeänderte Version nicht. Das bedeutet aber nicht, dass wir den Beitrag, den die Luftfahrt für den Klimaschutz zu leisten vermag, für gering halten, im Gegenteil, aber wir sind der Meinung: Für dieses internationale Problem braucht es eine internationale Lösung. Denn nur eine solche wird Zürich mit seinem Flughafen nicht benachteiligen. Denn gerade für unseren Kanton ist ja der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens mit seiner regionalen Wertschöpfung zentral. Dass dabei die Belastungssituation für die Flughafen-Anrainergemeinden ebenfalls eine wichtige Rolle spielt, das versteht sich von selbst. Doch auch hier stehen durchaus pragmatische Lösungen bereit. Erst jüngst konnte im Rahmen der kantonsrätlichen Debatte zum ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) auch ausserhalb der pandemiebedingten Schwankungen auf Erfreuliches hingewiesen werden, nämlich, dass die Massnahmen aus den Gebäudeprogrammen sowie die Umflottung auf leisere Flugzeuge Wirkung zeigen. Das ist technologischer Fortschritt, der eine zukunftsfähige, klimafreundliche Luftfahrt ermöglicht und hinter dem wir stehen. Zentral ist also, dass auf internationaler und auf nationaler Ebene die Rahmenbedingungen zur Transformation der ganzen Branche derart ausgestaltet werden, dass sie sowohl das Mobilitätsbedürfnis der Menschen befriedigen wie auch einem effektiven Klimaschutz Rechnung tragen.

Nun haben wir hier wieder eine Standesinitiative vorliegen, die ja auf nationaler Ebene Wirkung erzielen will. Und auf nationaler Ebene ist es durchaus so, dass schon einiges geschehen ist. Der Bundesrat hat sich nach dem Nein zum CO₂-Gesetz im Rahmen der weiteren Beratungen seiner Klimapolitik auch mit der Luftfahrt befasst. Dabei sind die entscheidenden Faktoren für eine Dekarbonisierung der Luftfahrt aufgegriffen. So soll eine Beimischquote für «sustainable aviation fuels» eingeführt werden, ähnlich zu den Entwicklungen in der EU, wobei hier die Beimischquote bis 2050 auf 63 Prozent gesteigert werden soll. Und auch hier reden wir von einem internationalen Fortschritt, den wir für die Schweiz brauchen, da er für uns gleichlange Spiesse im internationalen Vergleich bringt und den Zürcher Flughafen nicht ungünstigen Wettbewerbsbedingungen unterstellt. Dass der Bundesrat dabei finanzielle Unterstützung bei der weiteren Entwicklung der angesprochenen «sustainable aviation fuels» in Aussicht stellt, ist zu begrüßen, da damit sowohl Entwicklung wie auch eine gewisse Investitionssicherheit geschaffen werden. Eine weitere Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer passt daher wenig in dieses progressive Programm, das anerkennt eine Mehrheit der Kommission; nicht so die Grünen mit ihrem Antrag auf eine abgeänderte Standesinitiative.

Für die FDP kommt die Unterstützung dieser abgeänderten Standesinitiative ebenfalls nicht infrage, auch wenn sie sich vom Insel-Dasein der ursprünglichen PI Brunner doch zu lösen vermocht hat. Zwei Argumente sind für uns ausschlaggebend: Erstens halten wir nicht viel von politischem Druck. Diesen gerade aus Zürich aufrechtzuerhalten, ist doch reine Symbolpolitik. Standesinitiativen zu diesem Thema sind nämlich nicht gerade eine Neuheit. Nachdem die Räte gerade in diesem Sommer und im Frühherbst des letzten Jahres zu neun sehr ähnlichen Standesinitiativen Stellung genommen haben, mutet es uns sehr seltsam und von doch sehr beschränktem inhaltlichen Zugewinn an, hier nochmals etwas nachreichen zu wollen. Und wie gesagt, von Symbolpolitik halten wir sowieso nicht viel.

Doch auch inhaltlich braucht es die abgeänderte PI nicht. Wie von der Regierung dargelegt, sind international Bestrebungen für die Dekarbonisierung der Luftfahrt in den letzten Jahren massiv verstärkt worden und die Schweiz hat ihre Einflussmöglichkeiten wahrgenommen. Weil die Schweiz Mitglied in verschiedenen Verbänden ist, ist sie auch zur Mitarbeit – und das gibt ja auch die Einflussmöglichkeiten – und auch zur Übernahme von internationalen Regeln verpflichtet. Und wie erwähnt, hat sich die EU die Dekarbonisierung der Luftfahrt vorgenommen.

In einem neuen Programm dürfte auch eine Kerosinsteuer enthalten sein. Und weil die Schweiz durch das Luftfahrtabkommen mit der EU verpflichtet ist, müssen harmonisierte Vorschriften auch von ihr übernommen werden. Also wenn es bei der «ReFuelEU Aviation initiative», welche auf harmonisierte Vorschriften auf der Ebene der ganzen EU geht, dann muss die Schweiz sich wegen dem Luftverkehrsabkommen eben auch verpflichten, diese harmonisierten Vorschriften zu übernehmen. Es braucht also keinen Druck auf Bern und es braucht auch keinen Druck auf die EU. Fazit: Der Beitrag der Aviatik zur dekarbonisierten Luftfahrt ist wichtig und ist auch einzufordern. Arbeitsbeschaffung für Bern muss aber nicht aus dem Kanton Zürich kommen. Wir wehren uns mit aller Deutlichkeit gegen alle Separatlösungen, die unseren Wirtschaftsstandort schwächen. Und was den vieldiskutierten politischen Druck anbelangt, da wiederhole ich gern die Zweifel der FDP: Das Ewiggleiche zu diskutieren, während die Karawane in Bern und in der EU schon längst Richtung einer internationalen Lösung für eine nachhaltige und dekarbonisierte Luftfahrt davongezogen ist, bringt nun wirklich ausser Schaulaufen im Wahlkampf konkret gar nichts. Wir stimmen mit der Kommissionsmehrheit der Ablehnung zu und gegen den Antrag auf eine abgeänderte PI.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Bei dieser Vorlage geht es um zwei Fragen: Es geht um die Frage, wie die CO₂-Emissionen im Flugverkehr auf wirksame und liberale Art und Weise gesenkt werden können, und es geht um die Frage, ob der Kanton Zürich zu diesem Thema in Bern Stellung beziehen soll.

Zu Frage 1: Es braucht verschiedene Instrumente, um das Ziel einer Emissionsreduktion im Luftverkehr zu erreichen. So hat etwa die dänische Ministerpräsidentin (*Mette Frederiksen*) in ihrer Neujahrsansprache angekündigt, dass ab 2030 innerhalb Dänemarks nur noch erneuerbar geflogen wird. Das ist ja mal eine Ansage. Was macht denn die Schweiz? Die Bevölkerung hat sich kürzlich gegen eine Flugticket-Abgabe ausgesprochen. Diese ist somit vorläufig vom Tisch. Bundesrätin Simonetta Sommaruga schlägt deshalb im neuen Gesetzesvorschlag im Einklang mit den Entwicklungen in der EU vor – wir haben es gehört – eine Beimischquote für erneuerbaren Flugtreibstoff einzuführen. Parallel dazu kann der Bund innovative Firmen finanziell unterstützen, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren. Der Bundesrat übernimmt also ein Instrument, das die europäische Kommission in ihrem Klimaprogramm «Fit for 55» vorschlägt. Dieser EU-Plan sieht aber auch vor, dass eine Steuer auf

Kerosin eingeführt werden soll, ganz gemäss dem Grundrezept des neuen EU-Klimaplanes: Wer Treibhausgase freisetzt und die Atmosphäre verschmutzt, muss dafür zahlen. Es geht nicht, dass der Luftverkehr von Treibstoffsteuern befreit und somit indirekt subventioniert ist. Mit einer Kerosinsteuer wird dies korrigiert und erneuerbarer Treibstoff im Vergleich wettbewerbsfähiger. Der Bundesrat setzt hingegen lieber auf eine Quote und auf Subventionen. Das sollte doch einige von Ihnen aufhorchen lassen. Ist es aus liberaler Sicht nicht besser, das Schlechte zu bestrafen als das Gute zu belohnen? Der Minderheitsvorschlag will ganz nach diesem Motto, dass sich die Schweiz im Rahmen der europäischen Entwicklungen aktiv für das liberale Instrument der Kerosinsteuer einsetzt. Es geht nicht um eine nationale Lösung. Eine solche ist auch gar nicht möglich, da circa 150 bilaterale Luftverkehrsabkommen neu verhandelt werden müssen. Es geht um eine europäische Lösung, eine wirksame Lösung und eine liberale Lösung.

Die Antwort auf die zweite Frage ist deshalb für uns Grünliberale klar: Ja, der Kanton Zürich soll in Bern Stellung beziehen. Der Flughafen ist ja auch hier bei uns. Wer soll sich denn sonst dafür einsetzen, wenn nicht der Kanton Zürich? Die Stimme aus Zürich ist wichtig. Wir Grünliberalen unterstützen den Minderheitsantrag.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Für weniger als 100 Franken nach Berlin, für 25 Franken mehr nach Athen, Bukarest oder Hamburg; völlig surreal, zu welchen Preisen die Flugbranche Kurzstreckenflüge anbietet. Leider handelt es sich dabei nicht um einen harmlosen Auswuchs des Kapitalismus, sondern um einen gravierenden Treiber der Klimakrise. Weltweit werden 7 Prozent des Treibhauseffekts durch den Luftverkehr verursacht, verursacht aber nur durch 1 Prozent der gesamten Weltbevölkerung.

Die Schweiz ist eine Vielflieger-Nation und das Fliegen ist klimaschädlich. Ein geflogener Kilometer ist rund 30mal so klimaschädlich wie ein mit dem Zug gefahrener Kilometer. Es ist daher auch wenig erstaunlich, dass der Flugverkehr in der Schweiz zu fast einem Drittel für den menschengemachten Klimawandel verantwortlich ist. Überdurchschnittlich viel tragen Herr und Frau Schweizer mit ihrem Flugverhalten zum Klimawandel bei. Verursachergerecht wäre es also, wenn man das Fliegen nicht noch staatlich unterstützen würde. Doch genau das tun wir zurzeit, wir subventionieren den Flugverkehr. Für die Umsätze, im internationalen Flugverkehr bezahlt die Luftfahrtbranche keine Mehrwertsteuer, mit dem Resultat, dass sie gerade einmal 4 Prozent ihrer Umsätze mit Mehrwertsteuer abrechnet. Dem Staat entgehen so jährlich

Mehrwertsteuereinnahmen von bis zu 600 Millionen Franken. Doch damit nicht genug: Auch von der Mineralölsteuerpflicht sind die Fluggesellschaften grösstenteils ausgenommen. 95 Prozent des bezogenen Kerosins beziehen die Gesellschaften steuerfrei. Dem Bund entgehen so jährlich weitere 1,6 Milliarden Franken. Insgesamt entgehen dem Bund dank den klimaschädlichen Subventionen also jährlich über 2 Milliarden Franken Steuereinnahmen, und das eigentlich nur, weil's schon immer so war.

Es ist klar, die Schweiz kann diesen Missstand nicht im Alleingang lösen. Das muss sie aber auch nicht. Die zuständige EU-Kommission sieht nämlich im Klimapaket «Fit for 55» bereits eine Kerosinsteuer vor. Mit dem Gegenvorschlag zur Standesinitiative wollen wir den Bund dazu auffordern, mit der EU mitzuziehen. Mehr noch, er soll sich gemeinsam mit der EU dafür einsetzen, dass in Europa eine entsprechende Besteuerung eingeführt wird. Immerhin haben 80 Prozent aller in der Schweiz gestarteten Flüge einen Zielort in Europa. Zumindest für Flüge innerhalb Europas könnte so schnell und einfach eine adäquate Lösung gefunden werden.

Die Beratung zur Standesinitiative kommt ausnahmsweise zum bestmöglichen Zeitpunkt. Zurzeit ist nämlich auf Bundesebene die neue Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Vernehmlassung. Diese sieht eine Beimischquote für synthetische Treibstoffe vor. Genau die gleiche Beimischquote findet sich auch im Paket «Fit for 55» der EU. Das zeigt: Der Bund kann sehr wohl mit der EU gleichziehen.

Der Einsatz erneuerbarer Energien im Luftverkehr ist längst überfällig. An einem schnellstmöglichen Ersatz des fossilen Kerosins durch biogene oder synthetische Treibstoffe gibt's auch nichts auszusetzen. Es wäre aber auch verfehlt, diese Beimischquote in den Himmel zu loben. Einfach ein bisschen synthetische Treibstoffe beizumischen, lässt sich vielleicht gut verkaufen, mit Klimaschutz hat das aber wenig zu tun. In drei Jahren sollen jämmerliche 2 Prozent beigemischt werden und im Jahr 2050 soll der Flugverkehr dann noch immer 40 Prozent fossiles Kerosin verheizen. Gerade die Luftfahrtbranche, die es als Einzige seit 40 Jahren verpasst hat, überhaupt erneuerbare Lösungen markttauglich zu machen, soll jetzt als Einzige im Schneckentempo weitermachen? Und auch 2050, wenn schon alle anderen Bereiche – vom Verkehr über die Industrie bis zur Landwirtschaft – unter dem Strich klimaneutral sein werden, soll die Flugbranche noch immer fast zur Hälfte mit fossilem Kerosin unterwegs sein? So wird das Fliegen allerhöchstens ein bisschen grüngewaschen, aber Klimaschutz ist das nicht.

Alle, die jetzt an eine saubere Zukunft mit synthetischem Kerosin denken, muss ich leider enttäuschen: Um den Luftverkehr klimatauglich zu machen, würde es nicht einmal reichen, wenn wir das fossile Kerosin komplett durch biogenes oder synthetisches Kerosin ersetzen könnten. Denn anders als bei den anderen Verkehrsmitteln tragen die CO₂-Emissionen beim Fliegen effektiv nur zu einem Drittel des Treibhauseffekts bei. Den grossen Rest verursachen die sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen, der Wasserdampf, die Stickoxide, das Schwefeldioxid und der Russ. Diese Nicht-CO₂-Emissionen, welche eben für die restlichen zwei Drittel des Treibhauseffekts verantwortlich sind, werden auch mit synthetischen Treibstoffen weiterhin bleiben, sogar wenn die synthetischen Treibstoffe hier in Zürich produziert werden.

Wie kann der Flugverkehr also tatsächlich klimatauglicher werden? Viele Möglichkeiten gibt's da leider noch nicht. Am wirkungsvollsten wäre es, einfach weniger zu fliegen. Alternativ angetriebene Flugzeuge gibt es erst in kleinerem Format. An kommerziellen Passagierflugzeugen mit Wasserstoff- oder batterieelektrischem Antrieb wird fleissig geforscht. Erste Unternehmen haben bereits Flugzeuge bestellt. Bis alternativ angetriebene Passagierflugzeuge in Betrieb stehen, werden aber noch einige Jahre ins Land ziehen. Das Fliegen muss klimaschonender und verursachergerechter werden. Dazu müssen die klimaschädlichen Anreize verschwinden. Aus diesem Grund soll der Bund aufgefordert werden, gleichzeitig mit der EU eine Kerosinsteuer einzuführen. Dass er mit der EU gleichziehen kann, hat er mit der Beimischquote bereits gezeigt. Wir sind überzeugt, dass er das auch in Bezug auf eine Kerosinsteuer schaffen wird. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes müssen wir leider grundsätzlich neu beginnen und schauen, wie wir den CO₂-Ausstoss nachhaltig und rasch in den Griff bekommen können. Der Flugverkehr ist mitverantwortlich für den Ausstoss von klimaaktiven Gasen und es müssen auch Massnahmen zum Klimaschutz im Bereich des Luftverkehrs getroffen werden. Die vorliegende PI wird die Mitte aus sachlichen Gründen jedoch nicht unterstützen. An den Themen «Flugverkehrsabgaben» und «CO₂-Steuern» wird in beiden Räten in Bern gearbeitet. Damit werden diese Themen auf der richtigen Flughöhe behandelt. Für die Beratung auf nationaler Ebene erwartet die Mitte eine Umsetzung mit Augenmass. Denn die Herausforderung einer umweltfreundlichen Lenkung im Flugverkehr erfordert internationale und grenzübergreifende Lösungen. Es soll weitergearbeitet

werden an Kompensationsmassnahmen und Lenkungsabgaben und besonders an der Forschung zum Beispiel an synthetischen Kerosinen. Ein Schweizer Alleingang bringt auch einige Risiken. Eine Kerosinsteuer soll nicht zu mehr Flügen wegen Tanktourismus in benachbarte Länder führen, zum Beispiel in grenznahe Flughäfen wie Basel-Mulhouse. Das würde zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Flughäfen und allenfalls zu einer Isolation des Flughafens Zürich führen. Die Mitte-Fraktion unterstützt auch die geänderte PI nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): In der Politik kann es nicht schaden, wenn man ab und zu den Tatsachen nüchtern ins Gesicht schaut. So ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Bundesbern eine Standesinitiative angenommen wird, etwa so gross wie jene, dass es bald wieder eine «Seegrörni» wie anno 1962 gibt oder dass ich Ueli Maurer (*Bundesrat*) als Finanzminister ablösen werde. Mit seiner humorlosen Ablehnung von neun Standesinitiativen im vergangenen Herbst wollte der Nationalrat vielleicht auch wieder einmal klar machen, wer in der Schweiz das Sagen hat. Jedenfalls ist die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Flugtickets oder eine nationale Kerosinsteuer nun bis auf Weiteres krümmellos vom Tisch gefegt. Immerhin wurde der Ball, um weiter im Spiel zu bleiben, zur Sturmspitze, also Richtung Bundesrat gespielt. Dort soll nämlich ein Weg aufgezeigt werden, wie CO₂-neutrales Fliegen bis 2050 möglich ist. Das empfinden wir als stufengerecht, sinnvoll und auch notwendig, denn Fliegen belastet die Umwelt stark. In der Schweiz ist der Flugverkehr für über 20 Prozent des Klimaeffekts verantwortlich, weltweit für rund 7 Prozent.

Trotzdem ist es mehr als fraglich, ob die vorliegende Standesinitiative eine wirksame Massnahme gegen Flugemissionen wäre. Mit ihr könnte der Kanton Zürich sicher ein Zeichen setzen. Aber welches? Wäre es das Zeichen, dass wir uns darum foutieren, was die Stimmbevölkerung an der Urne bei der CO₂-Gesetzesabstimmung vergangenen Sommer zum Ausdruck brachte? Es war jedenfalls nicht zu übersehen, dass ihr der von Bundesrat und Parlament vorgeschlagene Weg missfällt. Oder wollen wir, dass eine national festgelegte Kerosinsteuer automatisch zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung führt? Nach dem Konsumtourismus jetzt auch noch der Flugtourismus? Die wichtigste Frage lautet doch: Hilft diese Standesinitiative dem Klima wirklich? Oder ist sie eben einfach ein Placebo, das unser schlechtes Gewissen beruhigen soll?

Und dann ist ja noch ein ärgerlicher Systemfehler zu berücksichtigen, denn die Erträge der neuen Kerosinsteuer würden nicht einmal zur

Hälfte dort investiert, wo sie eigentlich hingehörten, nämlich konsequenterweise in die Entwicklung von synthetischem Treibstoff beispielsweise, der ein nahezu CO₂-freies Fliegen ermöglichen würde.

Natürlich finden wir es als EVP ebenfalls störend, dass die fehlende Kerosinsteuer die Herumfliegerei verbilligt und als indirekte Subvention des Flugverkehrs den CO₂-Ausstoss und die Lärmbelastung sogar finanziert. Florian Meier hat zu Recht auf surreal tiefe Flugpreise hingewiesen. Etwas Druck auszuüben muss daher nicht zwingend falsch sein. Das «Aber» wiegt jedoch schwerer, das «Aber» nämlich, dass es unser Ziel sein muss, Fluggesellschaften und Flughäfen in ihren Bemühungen, das Fliegen in eine emissionsfreie Zukunft zu führen, zu unterstützen. Und das lässt sich nun mal besser mit internationaler Kooperation und Vereinbarungen erreichen als mit helvetischen Sonderzügeln. Die Bedeutung länderübergreifender Massnahmen hat auch die EU erkannt. Daher beschlossen ihre Mitglieder letztes Jahr das Programm «Fit for 55». Was für mich, also für Menschen im besten Alter, wie ein Fitnessprogramm klingt, ist jedoch wegweisende Politik für Europas Zukunft im Allgemeinen und für einen umweltfreundlicheren Flugverkehr im Besonderen, oder ganz einfach: ein Fitnessprogramm für die Zukunft, für unsere Enkel und die Enkel unserer Enkelinnen.

Mag sein, dass die links-grüne Seite diesem Fitnessprogramm misstraut. Zu wenig Trainingseinheiten, zu wenig Instruktoren, zu wenig Geräte, kurz: zu schwammig, um klimaverbessernde Muskeln aufbauen zu können. Aber noch weniger bringt es, sich auf dem heimischen Sofa zu räkeln, bei Chips und Bier alles besser zu wissen und auf die erneute Ablehnung einer Standesinitiative zu warten.

Ich gebe es zu, die EVP hatte diese Standesinitiative ursprünglich unterstützt, und zwar in der Hoffnung, dass sich in der Beratung konkrete und erfolgversprechende Wege zur Verbesserung des CO₂-Ausstosses im Flugverkehr ergeben. Nach der verlorenen CO₂-Abstimmung, dem Widerwillen der nationalen Parlamente und den vertieften Auseinandersetzungen in der KEVU ist nun aber klar geworden, dass diese Standesinitiative, so leid es mir tut, wirkungslos sein wird und – weniger schlimm, aber trotzdem nicht besonders schön – in den Verdacht gerät, ein Vorstoss vom Typus «Alte Fasnacht» zu sein.

Wirkungsvoller Klimaschutz braucht andere Massnahmen, zum Beispiel Massnahmen, wie sie das Zürcher Volk mit dem kürzlich angenommenen Energiegesetz gutgeheissen hat. Die EVP wird daher diese PI und auch den Minderheitsantrag ablehnen und sich weiter auf konkrete Klimaschutzmassnahmen fokussieren.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich habe mir zuerst gedacht: Mit was fange ich dieses Votum an? Ja, vielleicht sollte man einfach mal wieder mit der kleinen Erinnerung daran anfangen – um das jetzt nicht erst am Schluss, sondern bereits zu Beginn zu bringen –, dass wir diese parlamentarischen Initiativen (*auf Einreichung einer Standesinitiativen*), auch diese hier, als AL weiterhin doof finden. Denn sie werden – es wurde hier schon von vielen Seiten gesagt – wirklich nichts bringen. Da wir aber ein Parlament sind und über politische Themen diskutieren, egal, ob sie jetzt etwas bringen oder nicht, werde ich mich hier auch anschliessen. Und ja, welches Thema haben wir hier? Die Kerosinsteuer. Daniel Sommer war der Meinung, dass das jetzt krümellos vom Tisch gewischt sei. Ich glaube nicht, dass es krümellos ist, ich hoffe es nicht, und es ist eher ein Wunschdenken der rechten Seite, würde ich mal sagen. Der Gedanke, dass im Flugverkehr alles wieder gleich sein wird, ist, glaube ich, schon ein bisschen aus der Zeit gefallen; ein bisschen aus der Zeit gefallen wie auch das Votum von Christian Lucek gleich zu Beginn, bei dem ich wirklich das Gefühl hatte, wir seien noch im Goldenen Zeitalter des Fliegens, alles sei okay, die ganze Klimakrise existiere nicht. Wenn wir eine Klimakrise haben, dann müssen wir auch Alternativen präsentieren. Und ja, die hier diskutierte Alternative war synthetisches Kerosin und dies scheint bei Ihnen alternativlos zu sein. Dann haben wir ein grundsätzliches Problem, und dieses Problem ist das gleiche wie mit den CO₂-Zertifikaten. Es ist quasi ein Traum, ohne selber gross etwas zu ändern, einfach nur weiter werkeln zu können. Wir in der wohlhabenden Schweiz sollen hier weitermachen können und unser schlechtes Gewissen wegen des Klimas soll möglichst billig und ohne grosse Aufwände oder Kosten befriedigt werden. Es ist quasi ein Greenwashing, ohne dass man gross etwas machen muss. Aber leider ist die Realität eine andere. Und um es für Leute, die es vielleicht mehr mit den Finanzen haben, etwas anders auszudrücken: Es ist schlussendlich wie beim Sparen, Verzicht ist schliesslich das Mittel, mit dem man wirklich sparen kann, mit dem man wirklich mehr Geld hat. Verzicht ist auch das Mittel beim Fliegen, wie man wirklich effektiv sparen kann.

Zur PI selber: Ja, wir werden den Gegenvorschlag trotz aller Vorbehalte wie auch die PI selber unterstützen, explizit aber den Gegenvorschlag, da die Akzeptanz einer solchen Steuer wichtig ist und eine Zusammenarbeit mit der EU hier angezeigt ist. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Erlauben Sie mir eine kleine Replik: Manuel Sahli hat mich jetzt gerade herausgefordert und mir vorgeworfen, mein Referat oder meine Ansichten seien aus der Zeit gefallen. Also ich muss Sie wirklich schon fragen: Was betrachten Sie als aus der Zeit gefallen, wenn ich auf die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen hinweise und sage: Das ist die Zukunft in klimaneutralem Fliegen. Und Sie werfen uns vor, das sei aus der Zeit gefallen? Nein, hier laufen die Anstrengungen, hier läuft die Forschung und hierhin ist der Fokus gerichtet, der auch vom Bund in der Förderung und in der Forschung dieser nachhaltigen Technologie gesetzt wird. Speziell interessant ist es, wenn wir aus überschüssigen Energien – also wenn wir viel Solarenergie haben, viel Wind haben, effektiv sind – synthetischen Fuel herstellen können in Gebieten, wo es auch viel Sonne und Wind hat, nämlich zum Beispiel in Äquatornähe. So kann man effektiv viel bewirken und die Fliegerei auch effektiv nachhaltig machen. Und das ist weiss Gott nicht aus der Zeit gefallen, denn hier stehen wir erst am Anfang. Ich danke Ihnen.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Für mich stellt sich die Frage: Was soll das Ganze eigentlich? Die Frage der Kerosinbesteuerung ist, wie bereits der Regierungsrat festgestellt hat, eine der ganz intensiv beacherten Themata des Bundes. Es gibt Themata, die den Kanton Zürich ganz speziell berühren und wo wir zu Recht einen Vorstoss unternehmen, unter Umständen bei Gewaltkriminalität, bei anderen Themata, die den Kanton besonders berühren. Kerosinbesteuerung, da stellt sich auch die grundsätzliche Frage, die die Stimmbürger durchaus erkannt haben: Was nützt es dem Weltklima, wenn die Schweizer Einwohnerinnen und Einwohner finanziell gerupft werden, die auf Kerosinprodukte angewiesen sind? Diese Frage ist etwas, das die Stimmbürger durchaus bei der Abstimmung über das CO₂-Gesetz beantwortet haben. Es nützt auch nichts, es ist einfach vollkommen sinnlos. Wir sollten etwas zurückschrecken vor Grössenwahnsinn. Der Kanton Zürich ist nicht das Zentrum der Welt, das das Weltklima wesentlich beeinflussen kann. Natürlich sollen wir Technologien und Techniken vorantreiben, die auch Ersatzkraftstoffe schaffen, die alles Mögliche schaffen, nicht nur aus Klimagründen, sondern auch aus der Frage der Ersetzbarkeit. Die Schweiz hatte jahrzehntelang eine völlig klimaneutrale Elektroversorgung; die hat geklappt. Wir sind daran, diese über Bord zu schmeissen und durch Gaskraftwerke zu ersetzen, die keineswegs klimaneutral sind. Also wenn wir derartigen Quatsch machen, dann ist doch die

Frage der Kerosinsteuer für den Privaten völlig sekundär geworden. Ich schlage deshalb vor, abzulehnen. Danke.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Ich muss doch der Fluglobby noch etwas entgegenhalten: 2019 wurden 350 Milliarden Liter Kerosin verbraten. Diese Menge Kerosin synthetisch herzustellen, klimaneutral herzustellen, würde bedingen, dass man eine Fläche wie Italien mit Solarpanels vollstellen müsste, also eine nicht realisierbare Sache, egal, ob man das irgendwo in der Wüste platziert. Synthetischer Treibstoff für Flugzeuge ist der Strohalm der Fluglobby, um weiterhin so kutschieren zu können, wie sie es bisher tat, nämlich nicht für das Klima da zu sein, sondern für den eigenen Gewinn. Die Fliegerei hat in der Vergangenheit nur immer das Minimum getan, wir können das auch am CORSIA feststellen, dort gibt es so viele Ausnahmen: Zuerst mal die Basis, unten zahlt man nichts, was bisher verbraucht worden ist. Wenn ich das noch richtig im Kopf habe, ist das der Verbrauch von 2019. Man hofft – die neuen Flugzeuge haben natürlich weniger Verbrauch –, dass man gar nie darüber hinaus kommt; das ist das Eine. Dann kommt dazu, dass, wenn ein Flugzeug von A nach B fliegt und entweder A oder B bei CORSIA mitmacht, zahlen die Fluggesellschaften nichts. Dann kommt dazu, dass neue Fluggesellschaften die ersten drei Jahre auch nichts bezahlen. Sollten sie über die Gratisbasis hinwegkommen, wäre CORSIA ein Fischernetz. Die Fischer würden es nicht nutzen, weil es zu grosse Löcher hat. Die Philosophie der Fliegerei ist immer dieselbe: Möglichst wegzukommen ohne etwas zu tun für das Klima. Da können all die Sprüche der Fluglobby nicht weiterhelfen, das Einzige, was hilft, es wurde hier gesagt: Weniger zu fliegen oder das Fliegen so zu verteuern, dass man nicht mehr für 50 Stutz irgendwohin, nach Berlin fliegen oder sonstige Kurzstreckenflüge auf Distanzen absolvieren kann, die mit der Bahn genauso gemacht könnten. Also: Wir müssen etwas tun. Stimmen Sie dem abgeänderten Antrag zu.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Wie zu erwarten, führt diese Debatte um eine Standesinitiative eigentlich natürlich zu einem Schlagabtausch über die Ausgestaltung unseres Lebens. Wir sind mit den Grünen, mit der SP einig, dass wir etwas tun müssen. Wir reden aber auch davon, dass es um die Transformation einer Branche geht, und das ist etwas, was wir mit den «sustainable fuels» anstreben wollen. Kein Mensch hat hier behauptet, dass wir morgen bereits in genügender Menge und zu genügend günstigen Preisen «sustainable fuels» vorrätig haben. Aber wir reden von

der Transformation einer Branche, und ja, es braucht Zeit, aber das weiss sogar die EU. Und ich weise nochmals darauf hin: Der Kanton Zürich, der Bund, wir nehmen den Einfluss wahr, den wir wahrnehmen können.

Zum Abschluss vielleicht noch eine grundsätzliche Position: Wir von der FDP wollen nicht weniger Mobilität. Es ist eben nicht liberal, liebe Franziska Barmettler, es ist eben nicht liberal, den Menschen derart einschränken zu wollen und das Mobilitätsbedürfnis der Menschen quasi kaputt zu machen. Wir wollen aber eine Mobilität, die nachhaltig ist, und deswegen setzen wir eben auf die neuen Technologien. Die Grünen und die SP, was sie uns hier vorgeschlagen haben, ist genau dieses Programm, dass die Menschen eingeschränkt werden, dass die Mobilität zurückgehen muss, wir haben es gehört. Es werden diese exzessiven Fliegereien gegeisselt, dahinter können wir natürlich auch nicht stehen, aber es kann nicht sein, dass wir hier mit einer Standesinitiative aus dem Kanton Zürich darauf hoffen, dass wir genügend Druck ausüben, damit die Menschen gar nicht mehr fliegen. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich muss jetzt doch noch ganz kurz einhaken. Also Barbara Franzen, du hast gesagt, wir sprechen hier über eine Transformation der Branche. Das ist die einzige Branche, die sich bis jetzt nicht transformiert hat. Und es ist die einzige Branche, die noch nicht irgendwelche Lösungen marktfähig hat. Jetzt wollen die Bürgerlichen, dass die Steuern, wenn schon Steuern erhoben werden, dann auch für die Forschung eingesetzt werden. Ja mein Gott, alle anderen Branchen schaffen es auch, selber zu forschen, nur die Luftfahrtbranche ist offensichtlich für die Forschung auf den Staat angewiesen. Das kann es doch nicht sein. Wir müssen jetzt mal den Finger rausnehmen und wirklich etwas Wirkungsvolles machen, und nicht einfach auf irgendwelche Zukunft, auf den Sankt-Nimmerleins-Tag warten. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Es scheint mir paradox, wie da von links-grüner Seite her auf der eigenen Wählerschaft quasi herumgetrampelt wird. Der Flugverkehr soll heute eingeschränkt werden mittels Lenkungsabgaben und Steuererhöhungen auf Kerosin. Zu anderen Zeiten soll der Strassenverkehr eingeschränkt werden mittels analogen Abgaben. Ich werde selbstverständlich nach meiner Fraktionsparole stimmen, aber ich muss Ihnen gestehen: Mir persönlich sind diese Vorschläge, diese Vorstösse durchaus sympathisch. Denn ich zähle mich

zu jener Minderheit, die sich ihre persönliche Mobilität auch zu allenfalls höheren Kosten leisten können. Ich würde es geniessen, wenn ich mit meinem Motorrad im Strassenverkehr mit halb so vielen anderen Strassenverkehrsteilnehmern unterwegs sein könnte wie heute und im Flugzeug entsprechend mehr Platz vorfinden könnte. Danke.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Provoziert haben mich hier die Voten zum Thema «Eigenverantwortung und Freiheit». Wie wir alle wissen, sollte unsere Freiheit soweit gewährleistet sein, bis sie die Freiheit eines Nächsten einschränkt. Und wenn Sie hier von unbeschränkter Mobilität sprechen, dann wissen Sie genau, wenn Sie das fordern, dass Sie die Zukunft unserer kommenden Generationen und vieler anderer lebenden Personen auf dieser Welt massiv einschränken. Das ist keine wirkliche Freiheit, von der Sie hier sprechen. Und das Thema «Eigenverantwortung» haben wir auch wieder gehört. Gerade die Partei, die immer wieder behauptet, wie stark die Schweiz sei und welche Position auch gegenüber der EU zum Beispiel einzunehmen sei – er steht ja gerade hier, der Herr Landmann, der das erwähnt hat –, der spricht dann immer, wenn es um Klimathemen geht, davon, dass die Schweiz ja gar keine Rolle spiele. Man könne ja gar nichts bewirken, denn wir sind ja so klein und wir können ja nicht und dann müssen wir auch nicht und dann sollen wir auch nicht. Was ist denn das für ein Verständnis? Es ist eine Paradoxie in sich, wenn man solche Politik betreibt. Herr Landmann, Sie können ja nachher gerne noch darauf Bezug nehmen, aber ich bitte Sie, dass Sie, wenn Sie hier von Eigenverantwortung sprechen, auch wirklich meinen, jeder für sich solle seine Verantwortung wahrnehmen. Das ist beim Klima eben auch so: Wir müssen uns dem stellen und uns selber engagieren. Und immer zu sagen «wir können nicht», «wir sollen nicht», «wir dürfen nicht», das löst kein einziges Problem.

Valentin Landmann (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Nur ganz kurz: Ich habe in der Debatte wieder von irgendjemandem gehört – ich weiss nicht mehr, von wem –, man müsse unbedingt die Billigflüge verteuern. Das ist ein flagranter Unsinn aus jedem Aspekt heraus. Was nützt es dem Klima, wenn man Billigflüge verteuert, die die Fluggesellschaften als Restflüge bei Flugzeugen abgeben, die ohnehin fliegen? Was nützt es, die Bürger zu plagen, wenn man damit keinen Tropfen Kerosin spart? Dies einfach ein bisschen zum Überlegen: Billigflüge rentieren in dem Sinn nicht, sondern sind Füller. Danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Regierung hält an ihrer Stellungnahme, die sie bereits im Dezember 2020 verfasst hat, weiterhin fest. Ich halte auch fest: Die Schweiz ist Mitglied der ICAO und der EASA (*Europäische Agentur für Flugsicherheit*). Und durch diese Mitgliedschaften ist sie zur internationalen Mitarbeit und zur Übernahme der international geltenden Regelungen verpflichtet; das ist also nicht freiwillig. Sowohl die ICAO als auch die EASA haben in den letzten Jahren intensive Bestrebungen aufgenommen, die klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs auf internationaler Ebene einzudämmen. Und auch die EU befasst sich – Sie haben es mehrfach erwähnt – mit dem Paket «Fit for 55» mit der Überarbeitung einer klima-, energie- und verkehrsbezogenen Rechtsordnung. Das übergeordnete Ziel besteht darin – und ganz erklärermassen darin –, harmonisierte Vorschriften auf Ebene der EU, insbesondere auch unter Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Staaten, festzulegen. Und soweit derzeit erkennbar, dürfte der Inhalt dieser Vorschriften auch die Einführung einer Kerosinsteuer umfassen. Eine internationale Lösung für die EU im Bereich der Kerosinsteuer ist bei aller Aufregung, die Sie heute hier im Rat gezeigt haben, richtig, aber sie ist auch absehbar, sie kommt auch.

Durch das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU – ich sage es nochmals – sind wir verpflichtet, diese Vorschriften zu übernehmen. Und es ist schlicht falsch, zu behaupten, man müsse hier weiter motivieren, man müsse sich hier weiter einsetzen. Das ist einfach so, das ist eine Verpflichtung.

Das Fluggeschäft ist halt ein internationales Geschäft. Und bei internationalen Geschäften braucht es auch internationale Ansätze und globale Lösungen für den Klimaschutz. Alleingänge funktionieren nicht, auch ein Alleingang der Schweiz funktioniert überhaupt nicht. Und vergessen Sie auch nicht: Wir haben in der Schweiz keine nationale Airline mehr, die wir so nach Gutdünken, wenn ich Ihnen zuhören, lenken könnten. Das haben wir nicht mehr, die Swissair gibt es nicht mehr. Was wir aber haben, und darauf dürfen wir auch stolz sein: Wir haben einen Homecarrier (*gemeint ist die SWISS, Teil der Lufthansa-Gruppe*), der sich seiner Verantwortung sehr, sehr wohl bewusst ist. Die Luftfahrt ist zudem auch weltweit bestrebt, und zwar trotz Covid-Krise (*Corona-Pandemie*) – davon habe ich heute nicht viel von Ihnen gehört –, die alle Airlines und die Luftfahrtbranche sehr, sehr hart getroffen hat, trotzdem ist die Luftfahrt ungehindert ganz klar auf dem Weg, ihren Beitrag in Sachen Klima zu leisten. Und ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der

CO₂-Emissionen im Flugverkehr sind halt, ich kann es nicht genug betonen, Investitionen in moderne und treibstoffeffiziente Flugzeuge. Und hier möchte ich die Flottenerneuerung der SWISS erwähnen: Die SWISS hat in den letzten Jahren Milliarden in lärmgünstige und CO₂-ärmere Flugzeuge investiert und verfügt heute über eine der modernsten Flotten weltweit. Und wer sagt, die Luftfahrt verkenne ihren Beitrag und sei nicht bereit, ihren Beitrag zu leisten, der verkennt schlicht die Fakten oder will die Fakten nicht hören. Und zentral ist in diesem Thema auch die Forschung. Auch hier hat die Schweiz einen wichtigen Hebel und will die Schweiz diesen Hebel auch nutzen, auch für die Luftfahrt. So kooperiert der Flughafen Zürich seit 2020 mit dem Schweizer Hightech-Unternehmen Synthelion. Sie forscht daran, in grossem Umfang synthetische Treibstoffe aus Luft und Sonnenlicht zu produzieren und somit fast CO₂-neutral zu sein. Diese Übereinkunft sieht vor, dass der Flughafen Zürich voraussichtlich schon nächstes Jahr den Treibstoff aus der Testanlage in der Schweiz zu Selbstkosten kauft und für Fahrzeuge und Maschinen verwendet. Und wenn es am Anfang auch noch kleine Mengen sind, ist es doch das erklärte Ziel, diese Menge sukzessive auszubauen. Übrigens hat auch die SWISS mit Synthelion, mit Climeworks und der ETH Zürich eine Absichtserklärung für eine Kooperation zur Beschleunigung der Markteinführung nachhaltiger Flugkraftstoffe unterzeichnet. Und bereits seit letztem Sommer werden alle Flugzeuge, die vom Flughafen Zürich starten, mit einem als nachhaltig zertifizierten Treibstoff betankt. Also auch hier: Schauen Sie doch einfach mal hin! Schauen Sie doch einfach mal hin, was passiert, und lassen Sie das auch zu und ermuntern Sie den Flughafen und die SWISS, hier weiterzugehen.

Aber ich habe damit noch nicht genug erzählt. Auf dem Flugplatzareal im Dübendorf entsteht im Moment der Innovationspark Zürich. Und wie Sie alle wissen, soll genau dort an den Themen der nachhaltigen Mobilität am Boden und in der Luft geforscht werden. Und wir haben bereits vielversprechende Start-ups vor Ort mit vielversprechenden Forschungsprojekten. Und das ist erst der Anfang. Wir haben Platz im Kanton Zürich, wir haben die klügsten Köpfe und wir haben auch die Mittel, um an diesen Themen zu forschen. Und wer das will, wer eine nachhaltige Luftfahrt und nachhaltige Mobilität will, der unterstützt dann auch einst den Innovationspark in Dübendorf.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, die Standesinitiative abzulehnen. Es braucht jetzt nicht mehr Zeichen zu setzen, es braucht schon gar keine dänischen Ankündigungen. Es braucht jetzt Forschung, es braucht jetzt Kooperation international. Es braucht unser aller Wille

dazu. Der Wille meinerseits und auch der Zürcher Regierung ist hier klar vorhanden. Besten Dank.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Kommissionsmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der PI gestellt. Dies ist einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag der Kommission abzulehnen und auf die parlamentarische Initiative einzutreten.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 231/2018

I.

Minderheitsantrag von Thomas Honegger, Markus Bärtschiger, Franziska Barmettler, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Florian Meier, Thomas Wirth:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 231/2018 von Robert Brunner wird geändert, und es wird nachfolgende Fassung der Standesinitiative beschlossen.

Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. November 2021, beschliesst:

Gestützt auf Artikel 160 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut ein: Der Bund wird eingeladen, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Der Geltungsbereich soll sowohl für nationale wie auch für internationale Flüge definiert sein. Die Kerosinsteuer soll in ihrer Höhe eine Lenkungswirkung erzielen, die in der Folge eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses bewirkt.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Thomas Honegger wird der unveränderten PI gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 8 Stimmen (bei 7 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit

der geänderten PI auf Einreichung einer Standesinitiative zuzustimmen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

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

Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5730a

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 Dieselmussen betrieben werden. Wir erwarten, dass die geplanten Umstellungen auf Elektrobusse in einem

vernünftigen Kosten-/Nutzenverhältnis erfolgen. Es darf nicht sein, dass Dieselbusse, 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 hindernisfreie 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 Dieselsebusse 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 Pro-Mobil (*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 Glatttalbahn 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 Verschlankung 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 motori-

sierten 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 Volkswirtschaftsdirektorin (*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 wer-

den. 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 grossmundig 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 Einnahmeein-

brüche 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 zehnmal 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 Barbezahlung. 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 aussteigen, 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 (*Verkehrsklub 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 Bärtschiger 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.

16. Rahmenkredit Zürcher Verkehrsverbund für die Fahrplanperiode 2022/2023

Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5731

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, der Bewilligung des Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die Fahrplanperiode 2022 und 2023 über 870,5 Millionen Franken zuzustimmen. Die Vorlage wurde zusammen mit der soeben beschlossenen ZVV-Strategie zwischen September und Dezember 2021 an insgesamt fünf Sitzungen beraten, auch hier verdankenswerterweise in Anwesenheit der Verantwortlichen des ZVV und der Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh.

Wie üblich stützt sich der Rahmenkredit grundsätzlich auf die bereits beschlossenen Strategien für den ZVV für die Jahre 2020 bis 2023 und 2022 bis 2025 ab, also auf das, was der Kantonsrat damals vor zwei beziehungsweise vier Jahren mit deren Genehmigungen bestellt hat. Es gibt stets Unwägbarkeiten: einerseits bei der Angebots- und demnach Ertragsentwicklung, die ein massgeblicher Faktor für den Nettorahmenkredit ist, andererseits bei Rückerstattungen vom Bund und anderen Verkehrsspielern und, drittens, bei der tatsächlichen Entwicklung innerhalb des Verbundes, vor allem bei den Kostenstrukturen. Diese Unwägbarkeiten sind uns bekannt und haben uns die Corona-Pandemie schlagartig vor Augen geführt. Das war dann auch der Grund, weshalb der Rahmenkredit für die beiden vergangenen Jahre 2020 und 2021 mit Vorlage 5557a angepasst werden musste, dazu zweimal auch in Zusammenhang mit dem Budgetprozess der beiden Jahre.

Der Rahmenkredit für 2022 und 2023 ist weiterhin von Corona geprägt, vor allem, da zukünftig die Ertragsentwicklung mit grossen Unsicherheiten verbunden ist. Die Erholung der Nachfrage ist schwer abschätzbar wie auch die Wahl der Tickets durch die einzelnen Benützer. Der

Rahmenkredit, der eine Unterdeckung für das Jahr 2022 von 445 Millionen Franken und dann das Jahr 2023 von 423 Millionen Franken vorsieht, ist sicher auch von Vorsicht geprägt. Die Hälfte finanziert ja bekanntlich der Kanton, die andere Hälfte die Gemeinden. Und die beiden Beträge sind auch eingestellt, einerseits im Budget 2022 und auch im laufenden KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) für das Jahr 2023.

Die KEVU hat sich intensiv mit den Details, vor allem der Kostenstruktur und den finanziellen Strömen vom Bund auseinandergesetzt. Was die Kostenstrukturen anbelangt, sind diese in einem planbaren Korsett und dürften sich wie prognostiziert entwickeln und somit auch die Erweiterung des Angebots, das ja beschlossen worden ist, reflektieren, unter anderem auch die Neuorganisation beziehungsweise Neufinanzierung des Nachtnetzes. Was das Verhältnis mit dem Bund angeht, ist die Lage hingegen komplexer: Mit den SBB läuft eine Zielvereinbarung in den nächsten Jahren aus. Diese muss neu verhandelt werden und ist dann Grundlage für die entsprechenden Beiträge des Bundes. Ebenfalls droht der Wegfall der Bundesunterstützung für den Ortsverkehr. Also hier sind grosse Weichenstellungen vorprogrammiert und es ist daher für uns alle zentral, dass sich der Regierungsrat, die Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), aber auch die Vertreter des ZVV sehr intensiv in Bern einsetzen, damit diese Kostenbeiträge, die bis jetzt geflossen sind, auch entsprechend in der Zukunft fliessen werden. Denn jeder Franken, der weniger vom Bund kommt, wird einen Eins-zu-eins-Impact auf die Kostenstruktur beziehungsweise dann eben auch auf den Rahmenkredit respektive die Kostenunterdeckung haben. Das ist die grosse politische Herausforderung finanzieller Art für den ZVV, und wir unterstützen ja mit der Strategie den öffentlichen Verkehr, das haben Sie vorhin auch mit dem einstimmigen Ja zur etwas modifizierten Strategie verdeutlicht. Auch dieser Rahmenkredit ist ein starkes Ja für den ZVV, dass er in den nächsten zwei Jahren in diesem finanziellen Rahmen fortplanen und operieren kann. Ich bitte Sie namens der KEVU, den Rahmenkredit zu genehmigen. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Noch kurz zum vorangehenden Traktandum (*Vorlage 5730a*) noch eine Antwort an Barbara Franzen: Die SVP ist sich sehr wohl bewusst, dass die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden müssen. Es geht uns nur darum, dass bei Gelenkbussen die Kante auf 22 Zentimetern nicht überwischen kann und dass es einen Riesenanfahrtsweg braucht, damit der Bus an der Haltekante

anhalten kann. Mit einer Kissenlösung ist dies möglich und würde es den Leuten mit Beeinträchtigung genau gleich ermöglichen, den Bus zu nutzen. Wir sind uns also ganz im Klaren über die Vorgaben.

Nun zum Rahmenkredit: Vor zwei Jahren konnten wir uns alle auf die Schultern klopfen, da der Rahmenkredit gegenüber jenem von 2018/2019 mit weniger Aufwendungen des Kantons und der Gemeinden rechnen konnte. Nun, die Pandemie hat vieles verändert: Der ZVV musste mit massiven Einbussen im Personenverkehr umgehen. Reserven der einzelnen Verkehrsunternehmer wurden aufgelöst und für die Reduktion der massiv angestiegenen Unterdeckung rückgeführt. Der ZVV hat in schwieriger Zeit sehr gute Arbeit geleistet.

Mit den durch den Kantonsrat gesprochenen Nachtragskrediten wurde der Rahmenkredit für die abgelaufene Periode massiv erhöht und entsprach schlussendlich in etwa dem nun vorliegenden Antrag für die kommenden Jahre. Der von uns beschlossene Rahmenkredit wie auch die schon beschlossenen Nachtragskredite für die vergangene Periode haben direkte Auswirkungen auf die Finanzen der Gemeinden. In praktisch allen Budgetberatungen der Gemeinden wurde im vergangenen Jahr auf die massiven Mehrkosten verwiesen.

In der SVP wurde der Rahmenkredit intensiv besprochen. Allfällig mögliche Einsparungen, wie zum Beispiel Taktausdünnungen, wurden verworfen, weil solche Massnahmen auf dem Land viel grössere Einschnitte für die Bevölkerung bedeutet hätten als in den Städten. Leider kamen auch wir auf keine kurzfristig umsetzbaren Einsparungen. Was aber klar ist: Unser ÖV-Angebot kostet und wir müssen uns bei jeder Erweiterung diesen Umstand vor Augen führen. Jede Forderung aus der Bevölkerung für eine Taktverdichtung, die Abschaffung des Schiffs-Fünflibers, die Abschaffung des Nachtzuschlags et cetera schlägt sich über kurz oder lang im Rahmenkredit nieder.

Ein weiteres Unding, welches stark kostentreibend ist, sind die flächendeckenden Einführungen von Tempo 30. Offensichtlich ist es ganz normal, dass für diese vorerst in den Städten herrschende Unsitte auch die Bevölkerung auf dem Land zur Kasse gebeten werden soll. Die SVP wird sich vehement dagegen wehren, dass die Mehrkosten einfach auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Städte und Gemeinden, welche den ÖV mit der Einführung von Tempo 30 behindern, sollen für die verursachten Mehrkosten aufkommen.

Nun, seit vergangenem Mittwoch ist die Pandemie faktisch Geschichte. Wir sind zuversichtlich, dass die Zukunft für den ZVV bessere Zahlen bringt. Der vorliegende Rahmenkredit wurde in den dunkelsten Zeiten der Pandemie erstellt. Wir sehen Licht am Ende des Tunnels und sind

überzeugt, dass die Abrechnung schlussendlich besser aussehen wird. Die Wirtschaft hat die Pandemie überraschend gut überstanden, dies wird der ZVV hoffentlich auch.

Wir warnen vor überzogenen Luxuslösungen im ÖV-Angebot. Dem Bürger ist bei allen Forderungen zum Ausbau des Angebots das Preisschild vorzuhalten. Die SVP ist zuversichtlich, dass die Rechnung besser aussehen wird und wir stimmen, wenn auch nicht mit Begeisterung, dem Rahmenkredit in vorliegender Form zu.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der öffentliche Verkehr kostet, wir haben es gerade gehört, die SP wird dem Rahmenkredit ganz sicherlich zustimmen. Aber Ueli Pfister, auch der motorisierte Autoverkehr kostet, einfach nicht direkt die Steuercasse. Aber über die verdeckten Kosten, über die unsichtbaren Kosten kostet es die Gesellschaft, uns alle, sehr wohl und sehr oft auch ziemlich direkt den Staat. Und zu den Taktverdünnungen, die auf dem Land möglicherweise nicht stattgefunden haben: Ueli Pfister, schau dir nochmals die Linienerefolgsrechnung an, schau dir an, welche Linien wie viel kosten. In den Städten ist der Kostendeckungsgrad wesentlich höher, und darum ist es bis jetzt der Fall, dass die Städte den öffentlichen Verkehr auf dem Land quersubventionieren. Und das finden wir auch sehr richtig, das unterstützen wir sehr, das ist ein gesamtkantonaler Aufwand. Aber da falsches Bashing auf die Städte hier vorzutragen, ist einfach unerträglich.

Aber ich komme noch auf die spannende Diskussion in der KEVU zu Tempo 30 und dem öffentlichen Verkehr auf diesen Achsen zu sprechen: Wir verzichten hier auf einen Antrag und harren auch gespannt auf die gerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und dem Kanton zur Übernahme der Kostenfolgen. Ich betone aber, dass die hier immer wieder herumgereichten geschätzten Kosten von 20 Millionen Franken pro Jahr angesichts der Gesamtkosten des ÖV doch sehr wenig sind, und der erfolgreiche ZVV muss uns das wert sein, denn er ist das Rückgrat der Mobilität und unserer Volkswirtschaft und damit der gesamten Gesellschaft. Ausserdem wird bereits viel Geld investiert, um die Busse und Trams in den täglichen Autostaus zu stabilisieren. Wie viel das ist, konnte oder wollte uns aber niemand beantworten. Wir kämpfen weiter für eine menschengerechte Stadt, in der es sich gut leben lässt und man gerne an den Plätzen verweilt und alle mit dem Velo ohne permanente Todesangst fahren können. Darum unterstützen wir die wiedergewählten Stadträtinnen und Stadträte in den Grossstädten Winterthur und Zürich in ihren Zielen deutlich zu mehr Tempo-30-Strecken zu kommen. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Nach der Todesangst mache ich es gern etwas sachlicher und gehe auf die Vorlage ein. Die Diskussion dieser Vorlage in der KEVU war ja mitgeprägt von den zwei zusätzlichen Krediten, welche es in der Vorperiode infolge Corona gebraucht hat: einerseits den Nachtragskredit 2021 und den Zusatzkredit zum Rahmenkredit 2021. Wir sehen also, dass wir uns für den ÖV auf einem sehr hohen Niveau bewegen, und das spiegelt sich jetzt auch im neuen Rahmenkredit 2023 wieder, der in der Höhe von rund 870 Millionen Franken genau der Summe der geplanten Kostenunterdeckungen für die beiden geplanten Jahre entspricht. Wir haben uns in der FDP die Gründe für die genannte Kostenentwicklung gegenüber Budget 2021 angeschaut und für uns machen sie Sinn, wir können sie nachvollziehen. Es handelt sich ja um eine grundsätzliche Kostensteigerung infolge Corona, noch als Folge von Corona. Es gibt aber auch neue Kosten durch den gewollten Angebotsausbau; da reden wir vor allem vom Nachtnetz. Dann gibt es auch anfallende Mehrkosten, sprich Abgeltungen, bei den SBB, und da ist ja diese auslaufende Zielvereinbarung schon erwähnt worden. Und es gibt auch anfallende Kosten durch den Wegfall der Bundesunterstützung für den Ortsverkehr. Auf diese Problematik hat der Präsident der KEVU bereits hingewiesen. Wie gesagt, für uns ist es nachvollziehbar, wie sich die Kostenentwicklung gestaltet. Beim Verbundsangebot fährt der ZVV eine eher konservative Strategie. Das drängt sich ja einerseits aufgrund der finanziellen Lage auf, andererseits sind die grossen Ausbauarbeiten der S-Bahn praktisch abgeschlossen, und es konnten, wie von uns auch favorisiert, Kapazitätsengpässe beseitigt werden. In den beiden Fahrplanjahren, die jetzt zur Diskussion stehen, will der ZVV Angebotsausbauten, die im Zusammenhang mit grossen Infrastrukturbestellungen stehen, vorantreiben, das neue Nachtnetzkonzept umsetzen und gleichzeitig – und das ist uns wichtig – die Qualität aller Angebote, vor allem die betriebliche Stabilität, sicherstellen. Dass die Angebotsausbauten gestaffelt angegangen werden sollen, das ist für die FDP sinnvoll.

Wenn wir aber von der Qualität aller Angebote reden, dann müssen wir doch wiederum auf Tempo 30 zu sprechen kommen. Tempo 30 wurde ja als möglicher Kostentreiber insbesondere in den Städten Zürich und Winterthur in der KEVU diskutiert. Es geht um die Auswirkungen von flächendeckendem Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr. Die Konsequenzen für diese Einführung wären vielschichtig. Um die Angebotsqualität – und das ist uns sehr wichtig – zu erhalten und verlängerte Reisezeiten sowie das Wegfallen von Anschlüssen zu kompensieren,

müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese muss man natürlich zuerst besorgen und dann gibt es jährlich wiederkehrende Kosten auch durch die entsprechenden Personalkosten, um diese Extrakurse anbieten zu können. Letztlich erhöht sich das Defizit des ZVV, welches durch die Steuerzahlenden im ganzen Kanton aufgefangen werden muss. Allein für die grossen Städte Zürich und Winterthur wären das 20 Millionen Franken Mehrkosten jährlich, die hälftig allen Gemeinden im Kanton überantwortet würden. Für die SP – etwas salopp hat das ihr Sprecher Felix Hoesch gesagt – ist das nicht viel Geld. Nun, für uns ist das doch ein stattlicher Batzen, den wir nicht einfach so auszugeben bereit sind. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 und das Überantworten der entstehenden Kosten über das ZVV-Budget, das kommt für die FDP überhaupt nicht infrage. Aber ich möchte erwähnen, dass wir uns den angesprochenen Einzelfallbetrachtungen natürlich nicht verschliessen. Bezüglich des Ausspielens des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) gegen den ÖV, meine Güte, das ist wirklich ein altes Spiel, Felix Hoesch. Kostenwahrheit – über alle Kosten gerechnet – würde sicherlich beiden Verkehrsträgern gut anstehen. Aber wie gesagt, das ist ein altes Spiel und darauf wollen wir gar nicht eintreten.

Die FDP nimmt hingegen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der ZVV seinen Kostendeckungsgrad auch in der Nach-Corona-Zeit wieder steigern will. Und wir halten es mit dem ZVV auch so, dass bei der Tarifgestaltung Preiserhöhungen sicherlich nicht angezeigt sind. Mittel- bis langfristig müssen sie aber ruhig diskutiert werden dürfen. Für uns ganz wichtig ist, dass die Tarifautonomie gewahrt werden kann. Also der ZVV muss die Autonomie über seine eigene Tarifgestaltung behalten können. Das ist nicht ganz einfach im politischen Umfeld, aber wir setzen auf das Verhandlungsgeschick der ZVV-Verantwortlichen und der Direktion. Überhaupt danken wir dem ganzen ZVV-Personal für die umsichtige Bewältigung der Corona-Krise, den Ansatz des nachfrageorientierten Angebotsausbaus, der generellen Orientierung an der Kundenzufriedenheit und eben auch des Willens zur Steigerung des Kostendeckungsgrades. Auch wir sind zuversichtlich, dass der ZVV in Zukunft gut durchstarten kann, und genehmigen den Rahmenkredit.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wie die Strategie steht auch der Rahmenkredit der Periode 2022/2023 ganz im Zeichen der Pandemie, mit einem kleinen Unterschied: Der Rahmenkredit soll den ZVV bis Ende 2023 wieder zurück auf das Niveau von 2019 bringen, während die Strategieperiode erst ab diesem Zeitpunkt zu laufen beginnt. Es ist

nachvollziehbar, dass wir hier über einen deutlich höheren Rahmenkredit als noch vor zwei Jahren sprechen und dass der Hauptgrund dafür die Mindereinnahmen sind, nicht etwa ein betrieblicher Mehraufwand. Die Angebotsentwicklung wurde denn auch angemessen überarbeitet und entsprechend reduziert. Dass dabei die laufenden Angebotsausbauten weitergeführt werden, das macht natürlich Sinn. Eine Baustelle der Limmattalbahn kann man nicht einfach für zwei Jahre auf Eis legen, weil wir grad Pandemie haben. Die weiteren Anpassungen sind mit Ausnahme des Nachnetzes alle auf das zweite Fahrplanjahr geschoben. Der ZVV entwickelt sich zum lange erwarteten Schluss der Pandemie hin also bedächtig weiter.

Aufgrund der erwarteten Erholung wird die Kostenunterdeckung trotz einem kleinen Mehraufwand laufend abnehmen. Die grösste Unsicherheit sind dabei die zu erwartenden Verkehrserträge. Es wird aber erwartet, dass diese bis zum Ende der Fahrplanperiode wieder auf dem Niveau von vor Corona liegen. Nicht ausgeschlossen ist auch eine schnellere Erholung.

Da Sie vorher alle über Tempo 30 und über die Folgekosten von Tempo 30 gesprochen haben, möchte ich einfach noch darauf hinweisen, dass wir bereits heute Folgekosten in Millionenhöhe haben, und zwar solche, die durch die Verkehrsüberlastung durch den MIV verursacht sind. Auch diese Millionen Folgekosten, die wir bereits haben, werden hälftig durch die Gemeinden bezahlt. Wir haben also beidseitig Kosten und die muss man einfach hinnehmen.

Der vorliegende Rahmenkredit soll den ZVV aus der Pandemie führen, und ihm trotzdem die nötigen Möglichkeiten für kleine betriebliche Anpassungen lassen. Wir werden ihn genehmigen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Für den ZVV waren die vergangenen zwei Jahre eine sehr schwierige Zeit und leider dauert es im Moment auch noch etwas an. Der ZVV hat die richtigen Massnahmen ergriffen und daher trotz widriger Umstände Topleistungen und Topqualität abgeliefert. Den Antrag der SP lehnen wir ab. Es ist noch völlig unklar, welche Kosten entstehen, wenn einzelne Gemeinden flächendeckend Tempo 30 einführen würden. Die Mitte-Fraktion erwartet, dass genau geprüft wird, wer für diese zusätzlichen Kosten, die dem ZVV durch Tempo 30 entstehen, aufkommen muss. Zudem dürfen die Leistungsfähigkeit und die Qualität des öffentlichen Verkehrs auch durch Tempo 30 nicht abgebaut werden, der ÖV muss attraktiv bleiben. Es ist jedoch auch zu beachten, wie bereits gesagt, dass der Kostendeckungsgrad der Städte höher ist als auf dem Land. Entsprechend fliesst Geld

in Richtung Land für unrentable Strecken. Die Mitte-Fraktion stimmt dem Rahmenkredit des ZVV über die Fahrplanperiode 2022/2023 zu.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mit dem Rahmenkredit 2022/2023 erhalten Sie leider schonungslos eine der vielen Rechnungen der Corona-Pandemie präsentiert, und sie ist hoch, das weiss ich. Es sind Defizitbeiträge, die wir im ZVV so bisher nicht gekannt haben. Es zeigt aber auch im Nachhinein, wie kostenbewusst der ZVV vor der Pandemie den öffentlichen Verkehr gemanagt hat. Der Rahmenkredit 2022/2023 liegt mit 871 Millionen Franken fast auf dem gleichen Niveau wie der letzte Rahmenkredit 2021, inklusive Zusatzkredit, den Sie vor ein paar Monaten gesprochen haben. Aber es gibt leider ein «Aber»: Dieser Antrag des Regierungsrates datiert vom letzten Sommer und basiert auf den damaligen Annahmen. Man ging damals, im letzten Sommer, von einer Stabilisierung der Pandemie und von einer vollständigen Erholung von Nachfrage und Erträgen bis 2024 aus. Zwischenzeitlich hatten wir ja wieder eine Pandemie-Situation mit entsprechenden Massnahmen, insbesondere die erneute Home-Office-Pflicht und dann Home-Office-Empfehlung Anfang dieses Jahres; sie hat natürlich wieder zu einer tieferen Nachfrage und sinkenden Erträgen geführt. Es ist im Moment etwas schwierig, die Situation in den nächsten zwei Jahren vorauszusagen. Betreffend Home-Office kann man sicher sagen, dass ein Teil bleiben wird. Die Welt ist nach Covid nicht mehr die gleiche wie vor Covid, das ist auch gut so. Diese Flexibilität ist auch erwünscht, nur wird sie sich auf die Zahlen in öffentlichen Verkehr auswirken. Das kann auch gut sein, wenn man an «Spitzen brechen» denkt, ein grosses Thema vor der Pandemie. Das kann halt nicht gut sein, wenn die Nachfrage dauerhaft und stetig zurückgeht. Wie ich auch mehrfach gesagt habe: Die Home-Office-Pflicht hat sich nicht nur massiv auf den öffentlichen Verkehr ausgewirkt, sondern auch auf das Leben in den Innenstädten. Auf die Restaurants, auf den Detailhandel hat das massive Auswirkungen gehabt, weil die Gäste gefehlt haben. Wir haben also nach wie vor eine Planungsunsicherheit, ich bin aber trotzdem zuversichtlich, dass die Leute den öffentlichen Verkehr lieben, ihn schätzen und auch in Zukunft benutzen werden. Ich bin auch 100-prozentig überzeugt davon, dass die Investitionen in den öffentlichen Verkehr in der Krise und auch in Zukunft gute Investitionen sind. Und ich kann Ihnen auch versichern, dass der ZVV, wie er das bis jetzt immer gemacht hat, auch in Zukunft sehr umsichtig mit den gesprochenen Geldern umgeht, angemessene Entscheidungen trifft, und dass das gut investiertes Geld

ist. In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Zustimmung zum Rahmenkredit. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.–III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 151 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5731 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttener Tunnels

Antrag des Regierungsrates vom 2. Juni 2021 zum Postulat KR-Nr. 89/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5724

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Hier liegt ein einstimmiger Antrag vor, nämlich das Postulat betreffend Verbesserungen auf der Stammstrecke Winterthur–Zürich bis zum Bau des Brüttenertunnels als erledigt abzuschreiben. Die Vorlage wurde an insgesamt zwei KEVU-Sitzungen beraten. Der Erstpostulant, Kollege Manuel Sahli, hat anlässlich der Vorlagenpräsentation durch die Volkswirtschaftsdirektion, durch das Amt für Mobilität und durch den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) seine mündliche Stellungnahme abgegeben.

Der Bericht des Regierungsrates und die Ausführungen durch die Volkswirtschaftsdirektion legt den Zeitplan des STEP-2035-Projektes (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*), das den neuen Namen «MehrSpur Zürich-Winterthur» trägt, dar, geht auf die

vielfältigen Interdependenzen zwischen dem ZVV und den SBB ein und zeigt die Möglichkeiten für eine Fahrplanverdichtung beziehungsweise Angebotssteigerung in der Zwischenzeit auf. Diese sind aufgrund des komplexen Regimes für Personen- und Gütertransporte sehr eingeschränkt beziehungsweise de facto nahe null, davon konnte sich die Kommission überzeugen. Das einzige Ventil sind längere Zugskompositionen, damit mehr Personen gleichzeitig befördert werden können, auch zu Randstunden und vor allem während des frühen und mittleren Nachmittags. Dieser Aspekt ist nun mit einer unbestrittenen Ergänzung in die ZVV-Strategie aufgenommen worden, dazu haben Sie vorhin bei der Vorlage 5730a Ja gesagt. Das ganze Paket ist also dort integriert worden und gibt eine Vorlage für den ZVV. Ich bitte Sie, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Danke.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich spreche gleich zu allen drei Abschriften (auch die folgenden Traktanden, Vorlagen 5745 und 5746): Zur Verbesserung der Stammstrecke Zürich–Winterthur konnte die Regierung aufzeigen, dass alle möglichen Varianten einer Verbesserung des Angebotes geprüft wurden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass bis zum STEP 2035 Engpässe bestehen werden, eine grundsätzliche Behebung dieses Missstandes aber nicht möglich ist. Aber wie es Alex Gantner erklärt hat: Im Rahmen des Möglichen wird versucht, eine Linderung zu bringen. Wir schreiben dieses Postulat ab.

Dann zum nächsten Traktandum, selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs: Das ziemlich genau vor drei Jahren eingereichte Postulat wurde von der SVP nicht überwiesen, da es für uns schon damals klar war, dass diesbezüglich noch keine aussagekräftigen Antworten gegeben werden können. Dies hat sich nun bewahrheitet, aus der Sicht der SVP sind wir nicht weiter als vor drei Jahren. Ich hoffe, die Verwaltung konnte die Antwort mit möglichst kleinem Aufwand erledigen.

Dann das dritte Postulat noch, die Autostopp-Haltestellen: Auch dieser als Motion eingereichte Vorstoss wurde durch die SVP abgelehnt und schlussendlich der Regierung als Postulat überwiesen. Auch bei dieser Postulatsantwort haben wir nicht viel Neues erfahren, was anlässlich der Überweisung nicht schon bekannt war. Beide Vorstösse wurden wohl als Wahlkampfinstrumente im Jahr 2018 vor den letzten Kantonsratswahlen von 2019 eingereicht. Wir sind gespannt, was uns diesen Herbst in Bezug auf Wahlkampffaktionen und -aktivitäten für Vorstösse erwarten. Die SVP schreibt alle Postulate ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich bedanke mich erst mal für die Postulatsantwort. Das Ganze betrifft ja die «MehrSpur Zürich–Winterthur», und wie wir auch bereits gehört haben, wurde hier im Rahmen der Strategie, die ja zuvor besprochen wurde, bereits ein Hauptpunkt aufgenommen, nämlich die Komposition der Züge, dass diese auch berücksichtigt wird. Hier muss man sicher auch in Richtung der SBB schauen beziehungsweise darauf, dass es zu wenigen Zugsausfällen und verkürzten Zügen auf der Strecke Zürich– Winterthur kommt, welche die Situation weiter verschärfen. Trotzdem hätte ich mir bei der Beantwortung noch gewünscht, dass man sich ein bisschen weniger hinter Corona (*Corona-Pandemie*) versteckt und vielleicht ein paar weitere Varianten noch genauer erläutert. So kam zum Beispiel das Konzept aus Sankt Gallen gar nicht zum Zug beziehungsweise wurde nicht weiter erläutert, auch wenn man hier sagen muss, dass es für den Kanton Zürich wohl sicher eher nachteilig ist. Trotzdem würde ich mir im Rahmen eines solchen Postulates wünschen, dass auch solche Varianten beziehungsweise Alternativen geprüft würden. Wie auch immer, die AL wird der Abschreibung des Postulates zustimmen. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wir sprechen hier über ein Postulat, das noch vor der Corona-Pandemie eingereicht wurde. Damals waren die Züge zwischen Zürich und Winterthur während den Hauptverkehrszeiten teilweise sehr voll. Seit der Pandemie hat sich die Situation kurzfristig etwas entschärft. Zumindest nach den Prognosen sollte die Nachfrage jetzt wieder ungefähr bei 90 Prozent des Vor-Krisen-Niveaus liegen. Da die Pandemie aber auch zu einer Veränderung des Distanzgefühls geführt hat, kann davon ausgegangen werden, dass sich das Wohlbefinden in den entlasteten, aber trotzdem ziemlich vollen Zügen nicht unbedingt verbessert haben dürfte.

Seit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn bestehen zwischen den Hauptbahnhöfen Zürich und Winterthur sowohl via Stadelhofen als auch via Oerlikon viertelstündliche Verbindungen. Ein weiterer baulicher Ausbau wird erst mit dem Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» ab voraussichtlich 2035 möglich sein. Bis dahin werden aber auch auf mehreren Linien markante Kapazitätsengpässe vorausgesagt. Spätestens, wenn die Nachfrage wieder auf dem Vor-Krisen-Niveau liegt, sollte man aber auch mal das Paradigma «Billet gleich Sitzplatz» überdenken. Etwas mehr Platz für Stehplätze anstelle von Sitzplätzen in den Kompositionen wäre zumindest prüfenswert. Wir schreiben das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Tatsache, dass mit dem Brüttenertunnel eine Rieseninvestition geplant ist und diese auch vom Bund finanziert wird, zeigt, dass es nicht viele andere Möglichkeiten gibt. Die betrieblichen Optionen sind eher beschränkt. Deshalb kam dann ja auch die Idee zustande, dass wir schauen sollten, dass die Leute zumindest, wenn es die Möglichkeit gibt, sich nicht auf den Füßen herumstehen müssen. Wir haben das ja in der ZVV-Strategie erwähnt, dass man schauen soll, wie eigentlich diese Kompositionen ausgelastet sind. Heute haben wir immer wieder die Situation, dass man selbst am Nachmittag plötzlich in einer überfüllten S-Bahn sitzt, und dies nicht nur zwischen Zürich und Winterthur, weil nämlich einfach nur eine Komposition geführt wird statt zwei. Und die SBB scheinen heute wirklich keine grosse Ahnung zu haben, wie voll ihre Züge sind. Schaut man sich nämlich die Belegungsanzeige an, so bekommt man eine ganz andere Information. Auch werden spezielle Festtage, nennen wir das mal so, wie zum Beispiel der Silvesterlauf, systematisch ignoriert. Wir hoffen, dass mit dem Antrag, den wir in der ZVV-Strategie eingereicht haben, der ZVV die Möglichkeit hat, auf die SBB mehr Druck auszuüben, damit wir dort eine Verbesserung der Situation haben. Dann ist es natürlich schon so: Es gibt eben viele Verbesserungsmöglichkeiten in den Randzeiten, die es, hoffen wir, bald geben wird. Und bei den weiteren Optionen, die man für die Zukunft denkt, sollte man, denke ich, nicht nur daran denken, dass es mehr Stehplätze gibt, sondern es gibt auch eine andere Möglichkeit, zu mehr Sitzplätzen zu kommen. Häufig ist es nämlich tatsächlich der Fall, dass die erste Klasse wesentlich schlechter belegt ist als die zweite. Deshalb hat die KEVU beim ZVV ja einmal beantragt, dass man sich in Zukunft überlegen sollte, ob nicht auf der Zürcher S-Bahn eine reine zweite Klasse zielführender wäre, denn dann hätten nämlich mehr Leute Platz auf kleinstem Raum.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Dass die Strecke Zürich–Winterthur zu den am häufigsten genutzten Strecken gehört, das ist bekannt. Ob und wie dem Dichtestress in den Zügen bis zur Realisierung des Brüttenertunnels begegnet werden kann, auf diese Postulatsantworten war wahrlich auch die FDP gespannt. Nun ist es ja so, dass infolge Corona eine minimale Entspannung prognostiziert wird, trotz Zuversicht des ZVV auf eine Rückkehr der Passagiere in den öffentlichen Verkehr. Der tatsächliche Kapazitätsengpass auf der Strecke wird aber in Zukunft weiterbestehen. Der Bericht der Regierung zeigt wohl auf, was ZVV und SBB gemeinsam dagegen gemacht haben, welche Verbesserungsmöglichkeiten angedacht waren. Allerdings sind die

Resultate erwartungsgemäss nicht gerade rosig, denn ein Befreiungsschlag wie das Projekt «MehrSpur Zürich– Winterthur» ist jetzt natürlich noch nicht in Sicht, das kommt ja erst noch. Auch die evaluierten Ansätze, wie beispielsweise zusätzliche, aber eben langsamere S-Bahnen, S-Bahn-Verbindungen via Wallisellen oder Kloten etwa, sind sicherlich nicht zweckmässig, da sie von der Kundschaft wohl kaum angenommen werden würden. Und in Bezug auf Rollmaterial sind dem Kanton Zürich ebenfalls die Hände gebunden. Das heutige Doppelstockmaterial wird wohl bis 2029/2030 im Einsatz sein, wenn dann die ersten Fahrzeuge der neuen Generation mit optimierten Kapazitäten erwartet werden. Bis dann kann dank des Einsatzes des ZVV bei den SBB wohl mit einer kleinen Anpassung der Kompositionslänge wenigstens etwas Abhilfe geschaffen werden. Im Übrigen teilt die FDP nicht die Hoffnung der SP, dass man mit der Abschaffung der ersten Klasse tatsächlich diese Kapazitätsengpässe lösen könnte. Zentral ist für uns, dass das Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» und der Ausbau des Bahnhof Stadelhofen vorangetrieben werden. Wir sind zuversichtlich, dass der Fokus der Direktion darauf liegt. Auf kantonaler Ebene steht ja dann mit dem Plangenehmigungsverfahren, das 2023 starten soll, die grösste Hürde an, bezüglich nämlich der erwarteten möglichen Einsprachen. Wir dürfen gespannt sein, was da kommt und was das für Auswirkungen haben wird. Wir folgen dem Antrag der Regierung auf Abschreibung.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 89/2019 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum Postulat KR-Nr. 46/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5745

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Auch hier ein einstimmiger Antrag, das

Postulat betreffend selbstfahrende Autos als Teil des öffentlichen Verkehrs als erledigt abzuschreiben. Die Vorlage wurde an insgesamt zwei KEVU-Sitzungen beraten. Unser KEVU-Mitglied, Kollege Thomas Wirth, hat stellvertretend für die drei GLP-Postulanten anlässlich der Vorlagenpräsentation durch die Volkswirtschaftsdirektion (VD), durch das Amt für Mobilität und den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) seine mündliche Stellungnahme abgegeben.

Der Bericht des Regierungsrates ist als sehr informativer «Werkstattbericht» einzuordnen. Von der VD wurden verschiedene Hinweise auf das zwischenzeitlich lancierte Konzept DiNaMo – das steht für «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität» – des Amtes für Mobilität gemacht wie auch auf die rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene, ja, sogar auf internationaler Ebene, für das neue Feld des autonomen Fahrens hingewiesen. Der Regierungsrat will unter anderem das Potenzial automatisierter Fahrzeuge durch Integration von Angeboten in den ÖV oder als On-Demand-Angebote nutzen. Das ganze Thema, wurde uns versichert, bleibt also auf dem Radar und wird sicher aktiv verfolgt und begleitet – vom Regierungsrat, vom Amt für Mobilität, vom ZVV und sicher auch von vielen Politikern. Ich beantrage Ihnen Abschreibung. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Hier haben wir wieder mal eine Postulatsantwort, die im Wesentlichen beschreibt, was die Regierung als möglich erachtet, aber in einer fernen, fernen Zukunft einordnet. So beschränkt sie sich auf Beobachten und Prüfen. Für mich ist das keine echte, vorausschauende Politik. Auch meine Euphorie zu selbstfahrenden Autos ist Ernüchterung gewichen, aber ich kann mir doch gut vorstellen, dass die Entwicklung, wenn Technik und nationale Regulierung so weit sind, sehr schnell gehen kann, und dann ist die Zürcher Politik unter Umständen zu langsam und ein Beobachten und Prüfen reicht dann leider nicht mehr. Darum haben wir das Postulat gerne unterstützt, können es heute aber abschreiben.

Der wichtigste Abschnitt aus meiner Sicht ist auf Seite 4 dieser Vorlage, in dem es um automatisierte Fahrzeuge in Privatbesitz in der Stadt und Region Zürich geht. Ich möchte gerne zitieren: «Entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes 2018 sind entsprechende Angebote nur bedingt gewünscht, weil in diesen Gebieten aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit und Flächeneffizienz der ÖV im Vordergrund steht. Zudem sollen Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Private Angebote sind deshalb zum Beispiel betreffend Mindesttransportweite und Mindestbesetzung zu regulieren.» Aber auf diese Ziele aus

dem Gesamtverkehrskonzept 2018 werden wir den Regierungsrat sicher wieder verweisen. Denn mit einfachem Beobachten ist die Gefahr gross, dass uns dann plötzlich eine Welle von privaten, leeren autonomen Fahrzeugen die Städte und Agglomerationen vollstopfen. Das will ich ganz sicher nicht und in dieser Extremform wohl auch niemand hier im Saal. Dieses Gesamtverkehrskonzept und auch das Dokument DiNaMo, Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich, sind sehr gute Grundlagen. Ich empfehle euch allen diese zur Lektüre. Auch wenn ich natürlich politisch nicht ganz mit allen Punkten einverstanden bin, werde ich bei den weiteren Beratungen in der KEVU und hier im Kantonsrat sicher weiter auf Abschnitte, Ziele und Forderungen verweisen. Aber auch wir beobachten nun erst mal weiter, aber bald schon kommt der Bericht zum Postulat 47/2019, zur künftigen Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen, das ich eingereicht hatte. Da werden wir dann wieder über ähnliche Themen sprechen, und somit bleiben die Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich auch hier im Kantonsrat ein wichtiges Thema. Herzlichen Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Digitalisierung und selbstfahrende Autos als Bestandteil der Digitalisierung der Mobilität bieten Chancen und Risiken. Eine unschöne Möglichkeit ist, dass leere Fahrzeuge in der Zukunft die Strassen verstopfen werden. Auf diese Möglichkeit oder auf dieses Risiko wurde schon verschiedentlich hingewiesen und verschiedene Studien zeigen es auf. Wenn man das nicht will, braucht es klare Grundsätze und eine klare Vision, wie es gestaltet werden soll. Diese fehlt in dieser Postulatsantwort. In dieser Hinsicht ist die Antwort aus unserer Sicht zwar ungenügend, ein Zusatzbericht oder eine abweichende Stellungnahme ist im Moment aber nicht angezeigt. Das Amt für Mobilität hat entschieden, sich neu zu organisieren und neue Aufgaben zu übernehmen, und wir hoffen, dass in Zukunft damit bessere Antworten und bessere Ziele und Visionen entwickelt werden, wie wir die Mobilität im Kanton Zürich nachhaltig und digital gestalten wollen. Es muss besser werden. Wir sind neugierig, ob damit zukünftig dieser Beobachtungsstatus aufgehoben wird und tatsächlich brauchbare Strategien entwickelt werden. Wir werden es sehen und wir werden es weiterhin kritisch anschauen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Einfach das Auto bestellen, reinsitzen und sich dann ans Ziel der Wahl fahren lassen. So wie man heute mit dem Taxi fährt, fährt man in ferner Zukunft vielleicht auch mal mit

dem autonomen Sharing-Mobil, einfach ohne den Taxichauffeur bezahlen zu müssen. So oder so ähnlich haben sich die Postulanten die nicht ganz so ferne Zukunft vorgestellt und sich vom Regierungsrat die notwendigen Rahmenbedingungen gewünscht. Die Antwort des Regierungsrats muss dann ziemlich ernüchternd gewesen sein, denn solch hochautomatisierte Fahrzeuge sind noch gar nicht entwickelt worden und die Flottendurchdringung dauere auch länger als erwartet. Dazu kommt: Automatisierte Taxis seien nur in grossen Städten mit grosser Nachfrage wirtschaftlich. Sie schaffen durch Attraktivitätssteigerung Mehrverkehr, sie führen zu mehr Leerfahrten und Fahrten mit geringem Besetzungsgrad, und überwiegend privat genutzte automatisierte Fahrzeuge führen zu mehr MIV. Spätestens jetzt ist klar, automatisierte Fahrzeuge lösen kein ökologisches Problem, im Gegenteil: Sie schwächen den leistungsfähigeren und effizienteren ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr.

Dazu kommt ein weiteres Problem, von dem in der Antwort des Regierungsrates jedoch nichts zu lesen war: Automatisierte Fahrzeuge steigern die Attraktivität des peripheren Raums und treiben so die Zersiedelung an, was auch dem kantonalen Raumordnungskonzept entgegenläuft.

Wir kommen zurück zur Realität und schreiben das Postulat ab.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 46/2019 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zum Postulat KR-Nr. 379/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Dezember 2021

Vorlage 5746

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das ist nun das letzte Geschäft von uns aus der KEVU am heutigen Morgen, und ich möchte hier auch dem

Ratspräsidenten danken, dass er all diese Vorlagen sehr zeitnah traktandieren liess.

Auch hier ein einstimmiger Antrag auf Abschreibung des Postulates betreffend Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen. Die Vorlage wurde an insgesamt zwei Sitzungen in der KEVU beraten und auch hier hat Erstpostulant, Kollege Manuel Sahli, anlässlich der Vorlagenpräsentation seine mündliche Stellungnahme abgegeben. Ich verweise auch diesmal auf DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) – dies wurde jetzt schon ein paar Mal erwähnt – und die kurzen Ausführungen zum vorhergehenden Traktandum (*Vorlage 5745*), das hängt alles etwas zusammen. Neben der Klärung des Begriffs «Pooling» und dessen Wirkungsweise, auch basierend auf verschiedenen Studien, zeigt der Bericht des Regierungsrates Erfahrungen aus den Niederlanden und vor allem die Potenziale für den Kanton Zürich sowohl im Alltags- sprich Pendlerverkehr als auch für den Freizeit- und Ferienverkehr auf. Die Potenziale für Pooling, mit dem Ziel, dass die Belegung von Autos durchschnittlich von 1,6 Personen im Allgemeinen beziehungsweise nur 1,1 Personen im Pendlerverkehr erhöht werden kann, sind vonseiten Kanton, aber auch Bund erkannt. Die Umsetzung ist aber wesentlich schwieriger und wird auch viel Zeit brauchen. Man hat ernüchternde Resultate von verschiedenen Pilotprojekten, die im Inland, aber auch im Ausland durchgeführt worden sind. Aber auch hier möchte ich darauf hinweisen, dass wir in der ZVV-Strategie betreffend die neuen Mobilitätsangebote ja den KEVU-Antrag übernommen haben, dass eben auch private Anbieter gerade im Bereich von Pooling, Autostopp und so weiter, in der Zukunft unterwegs sein können, zusammen mit dem ZVV und den öffentlichen Verkehrsanbietern. Nochmals, der Antrag lautet auf Abschreibung. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Herr und Frau Schweizer fahren am liebsten allein zur Arbeit. Mit nur 1,1 Personen sind die Autos im Pendlerverkehr belegt. Neben den Hauptverkehrszeiten sind es immerhin 1,6 Personen. Aus diesen Gründen wurde der Regierungsrat mit dem Postulat beauftragt, die Möglichkeiten von Carpooling und den dafür notwendigen Haltestellen zu prüfen. Die Antwort war eindeutig: Ohne äusseren Druck, namentlich fehlende Parkplätze, staatliche Initiativen oder Auflagen zum Besetzungsgrad funktioniert in der Schweiz das Carpooling nicht. Und zu einem Grossteil werden gemäss einer Untersuchung nicht MIV-Fahrten ersetzt, sondern ÖV-Fahrten. Der ökologische Nutzen kann daher zumindest angezweifelt werden. Nun, im letzten Herbst hat der Bundesrat eine Vernehmlassung zur Änderung

der Signalisationsverordnung gestartet. Mit dieser sollen neu Symbole eingeführt werden können, durch welche gewisse Strecken oder Fahrspuren für Fahrzeuge mit Mehrfachbesetzung reserviert werden können. Stossend ist, dass die Vernehmlassung einen Tag nach der Vorstellung des Postulates in der KEVU gestartet wurde und uns die Regierung nicht darüber in Kenntnis gesetzt hat. Irritierend ist zudem, dass im Vernehmlassungsbericht zwei positive Testläufe erwähnt werden, während in der Postulatsantwort nur negative Untersuchungsbeispiele erwähnt werden. Wir schreiben das Postulat trotzdem ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ja, die Idee war hier, eine Ergänzung zur besten Form der Shared Mobilität, nämlich des ÖV, in verschiedener Form zu finden, von Autostopp-Haltestellen oder auch der verschiedenen Formen von Mobilität, die in diese Richtung gehen. Wie sich in der Antwort des Regierungsrates gezeigt hat, zumindest in den dort erklärten Versuchen, ist, dass Versuche bisher zumindest im Kanton Zürich wohl auch aufgrund der Dichte des Kantons schlecht verlaufen, auch wenn ich durchaus denke, dass auch hier in unserem Kanton zumindest punktuell solche Autostopp-Haltestellen auf gewissen Strecken etwas nützen könnten. Wie auch immer, es zeigt sich, dass es wahrscheinlich im Moment im Sinne einer Fokussierung wohl besser ist, unsere Kräfte beziehungsweise auch den Fokus auf den ÖV und ansonsten auf die Verbesserungen im ÖV zu legen. Die AL unterstützt die Abschreibung. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es tönt schon verlockend, die Effizienz im Verkehr zu steigern, indem mehr Personen im Auto sitzen, und die freien Sitzplätze im Auto dann mit anderen zu teilen. «Pooling» nennt sich das im Fachjargon. Die grundsätzlichen Anliegen – das möchte ich hier auch erwähnen –, auch diejenigen der Postulate vorher, die unterstützt der Regierungsrat. In der Schweiz sind ja im Auto durchschnittlich 1,6 Personen unterwegs, im Pendelverkehr sind es lediglich 1,1 Personen. Das heisst, zu diskutieren, wie man diese Fläche teilen kann, sogenannte «sharen» kann, das ist sicher eine Diskussion, die nötig ist und die auch wichtig ist. Wir von der Regierung sind gegenüber diesen neuen Mobilitätsmöglichkeiten durchaus offen. Und wir haben ja auch mit DiNaMo, dieser Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität, aufgezeigt, welche Antworten wir auf die neuen Mobilitätsformen haben und wo wir noch an Antworten arbeiten müssen beziehungsweise wo wir halt auch noch schauen müssen, wie sich das

technologische Umfeld verändert. Und das gilt halt auch für dieses Postulat. Ob man nun Pooling-Angebote über eine App oder physisch an Haltestellen mit elektronischen Anzeigen hat oder kombiniert, muss ich Ihnen leider, leider sagen: Alle bisherigen Versuche waren äusserst ernüchternd, die Beispiele zeigen, dass die Angebote von nicht mehr als 2,5 Personen am Tag genutzt wurden; 2,5 Personen am Tag ist ja nichts in einem Grossraum wie Zürich. Es gibt auch die Studie der Hochschule Luzern von 2018, dort können wir es nachlesen – wir haben es in der Postulatsantwort ausgeführt –, auch diese Studie ist sehr ernüchternd. In diesem Sinne glaube ich, auch wenn Sie dann vielleicht nicht alle zufrieden sind: Wir müssen im Moment eher die Rolle der Beobachter, der Begleiter, der Aufmerksamkeit Habenden teilen, aber wir können selber keine Angebote entwickeln, die dann teuer sind und am Schluss nur von 2,5 Personen pro Tag genutzt werden. In diesem Sinne werden wir im Sinne von DiNaMo weiterarbeiten und ich danke Ihnen für die Gelegenheit zur Berichterstattung auch zu den vorherigen zwei Postulaten, die wertvoll waren und sicher eine gute Übersicht über die Situation gegeben haben, wenn auch eine ernüchternde. Trotzdem, wir bleiben hier am Ball. Vielen Dank.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 379/2018 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

20. Verschiedenes

Rücktrittserklärungen

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Nora Bussmann Bolaños, Zürich

Ratspräsident Benno Scherrer: Es ist ein Rücktrittsgesuch eingegangen. Nora Bussmann, Grüne, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 10. April 2022 ist genehmigt.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Flüsterbeläge: Bauen an Strassen ermöglichen**
Parlamentarische Initiative *Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Josef Widler (Die Mitte, Zürich), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*
- **Massnahmen betreffend Pilotprojekt «Wirtschaftliche Basis-hilfe»**
Anfrage *Linda Camenisch (FDP, Wallisellen), Susanna Lisibach (SVP, Winterthur)*
- **Hohes Strafmass für Betreiber von Darknetplattformen**
Anfrage *Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht)*

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 21. Februar 2022

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 14. März 2022.