



46. Sitzung, Montag, 10. Februar 2020, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 3**
 - Antworten auf Anfragen
 - Ratsprotokoll zur Einsichtnahme
 - Zuweisung von neuen Vorlagen
- 2. Überhöhte Stickstoffeinträge reduzieren..... 4**
 - Postulat Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 9. Dezember 2019
 - KR-Nr. 381/2019, Entgegennahme, keine materielle Behandlung
- 3. Transparenz bei der Beurteilung von Regulierungsfolgeabschätzungen 4**
 - Postulat Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen), Franco Albanese (SVP, Winterthur), Yvonne Bürgin (CVP, Rüti), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 9. Dezember 2019
 - KR-Nr. 392/2019, Entgegennahme, keine materielle Diskussion
- 4. Ungenügende ökologische Infrastruktur sanieren 5**
 - Postulat Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Beat Monhart (EVP, Gossau), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 2. Dezember 2019
 - KR-Nr. 393/2019, Entgegennahme, keine materielle Diskussion
- 5. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 5**

Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019, 23. Oktober 2019
und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 10. Dezember 2019

Vorlage 5558b

**6. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher
Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2020/2021 52**

Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019 und
gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 10. Dezember 2019

Vorlage 5557

7. Verschiedenes 57

Fraktionserklärung der Grünen zur Kita-Betreiberin globegarden

Fraktionserklärung der SP, Grünen und AL zur Situation an der
Rosengartenstrasse

Persönliche Erklärung von Hans Egli, Steinmaur, zu einem
rückfällig gewordenen Straftäter

Persönliche Erklärung von Hans-Peter Amrein, Küsnacht, zur
Situation nach dem Volksentscheid gegen das Projekt
«Rosengartentunnel und -tram»

Persönliche Erklärung von Christian Lucek, Dänikon, zur
Situation nach dem Volksentscheid gegen das Projekt
«Rosengartentunnel und -tram»

Rücktritt von Stephan Weber, Wetzikon, aus der
Geschäftsprüfungskommission (GPK)

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Kathy Steiner, Zürich

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Peter Vollenweider, Stäfa

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Robert Brunner, Steinmaur

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Dieter Kläy: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Dieter Kläy: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf vier Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 342/2019, Umgang mit Kindern, die ihre Abtreibung überleben
Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf), Erich Vontobel (EDU, Bubikon), Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 343/2019, Bedeutung des dualen Bildungssystems und Massnahmen zu dessen Förderung
Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht), Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach)
- KR-Nr. 375/2019, Finanzausgleich, Geldflüsse zwischen Kanton und Stadt Zürich
Lorenz Habicher (SVP, Zürich), Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 405/2019, Entwicklung des Grundbedarfs in der Sozialhilfe
Thomas Marthaler (SP, Zürich), Esther Straub (SP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 42. Sitzung vom 20. Januar 2020, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Mitteilungen von Verwaltungsgerichtsentscheiden**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 273/2018

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Politische Neutralität bei Lehrmitteln für die Volksschule**

Parlamentarische Initiative KR-Nr. 287/2018

2. Überhöhte Stickstoffeinträge reduzieren

Postulat Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 9. Dezember 2019

KR-Nr. 381/2019, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Dieter Kläy: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Die SVP-Fraktion verlangt die Diskussion.

Ratspräsident Dieter Kläy: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Transparenz bei der Beurteilung von Regulierungsfolgeabschätzungen

Postulat Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen), Franco Albanese (SVP, Winterthur), Yvonne Bürgin (CVP, Rüti), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 9. Dezember 2019

KR-Nr. 392/2019, Entgegennahme, keine materielle Diskussion

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

Das Postulat KR-Nr. 392/2019 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Ungenügende ökologische Infrastruktur sanieren

Postulat Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Beat Monhart (EVP, Gossau), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 2. Dezember 2019
KR-Nr. 393/2019, Entgegennahme, keine materielle Diskussion

Ratspräsident Dieter Kläy: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Die SVP-Fraktion verlangt Diskussion.

Ratspräsident Dieter Kläy: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

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

Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019, 23. Oktober 2019 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. Dezember 2019

Vorlage 5558b

Ratspräsident Dieter Kläy: Ihnen wurde heute der Antrag von Franziska Barmettler, Zürich, zu Abschnitt 2, Stossrichtungen, Verkehrsangebot und Infrastruktur, litera d, Nachtnetz, verteilt. Wir werden den Antrag an entsprechender Stelle behandeln.

Eintretensdebatte

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wie einige von Ihnen festgestellt haben, ist das heute für mich die Feuertaufe als KEVU-Präsident dieser Legislatur.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt steht einstimmig hinter der nun vorliegenden ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*)

für die Jahre 2020 bis 2025 gemäss b-Vorlage. Im Vergleich zum Regierungsrätlichen Antrag vom 19. Juni 2019 ist diese in einigen Punkten einstimmig oder mehrheitlich leicht modifiziert worden und hat, zusammengefasst, einen «grünen Touch» erhalten. Die Anpassungen sind teils Selbstverständlichkeiten, die nun aber expressis verbis festgehalten werden und mit denen auch die Volkswirtschaftsdirektion beziehungsweise der ZVV selbst leben können, vielleicht ist man ja sogar dankbar dafür. Oder sie legen die entsprechenden Grundlagen für konkrete neue Aufträge an die Volkswirtschaftsdirektion beziehungsweise den ZVV.

Ein weiteres Schwerpunktthema ist die im separaten Beschluss des Regierungsrates vom 23. Oktober 2019 angedachte Neugestaltung des Nachtnetzes gemäss a-Vorlage. Dazu liegt zwischenzeitlich ein Antrag der GLP-Fraktion direkt hier im Kantonsrat vor, ein Antrag – das muss ich hier sagen –, der in der KEVU nicht beraten worden ist.

Der Beschlussantrag der KEVU ist nach wie vor ein starkes und verlässliches Zeichen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Die ZVV-Strategie ist eine klare Vorwärtsstrategie, die aktuelle Fragen aus Gesellschaft, Technologie und Politik adressiert. Stichworte dazu sind die Digitalisierung, neue Mobilitätsdienstleistungen und natürlich die Umwelt. Gerne rufe ich an dieser Stelle die angepeilte Flughöhe in Erinnerung. Mit der ZVV-Strategie steuert der Kantonsrat gemäss Personenverkehrsgesetz die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes ab.

Die KEVU hat die Vorlagen 5558 und 5558a zwischen dem 10. September und 10. Dezember 2019 an insgesamt neun Sitzungen beraten. An diesen hat wie üblich neben der Frau Volkswirtschaftsdirektorin und Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh auch Herr Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV, und Herr Dominik Brühwiler, stellvertretender Direktor, teilgenommen. Beide möchte ich im Namen von Ihnen allen ganz herzlich auf der Tribüne begrüßen und beiden möchte ich im Namen der KEVU ausdrücklich für den offenen, konstruktiven und fairen Austausch auf Augenhöhe während den Kommissionsberatungen danken.

Wie üblich sind von den Kommissionsmitgliedern viele Fragen gestellt worden. Auf alle gab es kompetente und transparente Antworten. Einige Punkte sind in die b-Vorlage eingeflossen, andere konnten geklärt werden. Und wie üblich beim ÖV: Die Beratungen waren leidenschaftlich, aber sehr fair, geprägt von eigenen Erfahrungen, von Beobachtungen und gesellschaftspolitischen Empfindlichkeiten, die thematisiert

wurden. Hier bewährt es sich, dass nicht ein Technokraten-Gremium die rollende ZVV-Strategie berät und absegnet, sondern Milizpolitikerinnen und -politiker mit ihren eigenen Berührungspunkten und Überlegungen.

Die Vorlage besteht aus sechs Dispositiven: Erstens, öffentlicher Orts- und Regionalverkehr für die Fahrplanjahre 2022 bis 2025, dann, zweitens, die langfristige Angebotsplanung, und schliesslich, drittens, die Stellungnahme zum Postulat 180/2018 betreffend zeitgemässes Nacht-netz für den Kanton Zürich. Die drei weiteren Dispositivziffern betreffen Formalien.

Zum öffentlichen Orts- und Regionalverkehr für die Fahrplanjahre 2022 bis 2025: Die fünf bisherigen übergeordneten Ziele haben in ihrem Grundsatz weiterhin Gültigkeit, und das ist sicher eine ganz wichtige politische Botschaft. Die Nachfrageentwicklung bis 2025 wird nach wie vor gleich eingeschätzt. Die Kundenzufriedenheit soll weiterhin bei mindestens 76 Punkten gehalten werden und die Kostenunterdeckung soll sich, wie in der Vergangenheit, im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, entwickeln. Zwei Ziele, nämlich die Angebotsanpassungen und die Energieeffizienz wurden leicht modifiziert beziehungsweise ergänzt. Dazu werde ich bei der Detailberatung Stellung nehmen.

Bei den Stossrichtungen wird etwas weiter ins Detail gegangen. So werden die Planungen für den weiteren Angebotsausbau der Zürcher S-Bahn fortgesetzt. Wichtige Infrastrukturprojekte hier sind der Bau des Brüttenertunnels und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, welche den ersten Umsetzungsschritt der S-Bahn, zweite Generation (*S-Bahn 2G*), erlauben werden. Hier sind Abstimmungen mit dem Bund von zentraler Bedeutung, Stichwort STEP (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*) und Ausbauschritt 2035. Bei der Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn, SZU, ist mit gezielten Massnahmen der Betrieb zu stabilisieren oder die Kapazität auszubauen. Bei den Tram- und Stadtbahnen soll die zweite Etappe der Limmattalbahn Ende 2022, also im ersten Jahr der vorliegenden vierjährigen Strategie, in Betrieb genommen werden. Für das Tram Affoltern und die Verlängerung der Glattalbahn von Zürich Flughafen bis Kloten Industrie werden die Projektierungsarbeiten fortgeführt. Hier können wir bei Gelegenheit entsprechende Kreditanträge des Regierungsrates erwarten.

Beim Gesamtprojekt Rosengarten, das auch im Text steht, sehen natürlich die Absichten nach dem gestrigen Urnenentscheid (*gegen das Projekt*) sicher anders aus, da geht es auf andere Art und Weise weiter.

Zu den Stossrichtungen beim Bus, beim Nachtnetz und bei der Marktbearbeitung in der Freizeit werde ich mich bei den entsprechenden Minderheitsanträgen noch äussern, gleich wie bei gewissen textlichen Anpassungen bei der Qualitätssteuerung, beim Vertrieb und bei der Umwelt.

Die ZVV-Strategie erlaubt eine offene Auseinandersetzung mit neuen Mobilitätsangeboten. Innovation wird bei der Marke «ZVV» also grossgeschrieben. Bekannt ist ja der durchschlagende Erfolg der ZVV-Ticket-App beziehungsweise der ZVV-Fahrplan-App. Das Gleiche gilt bei der Weiterentwicklung der Fahrgastinformationssysteme und bei der schrittweisen Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für eine hindernisfreie Fahrt mit verhältnismässigen Massnahmen. Hier existiert eine Frist bis Ende 2022, die sicher auf dem politischen Radar bleiben wird, vor allem bei den Bushaltestellen und bei Bahnhöfen, wo auch viele andere mitreden dürfen.

Beim Tarif geht es derzeit viel mehr – und das ist ein wichtiger Aspekt – um die Wahrung der Tarifautonomie für den ZVV und somit auch für den Kanton Zürich als um mögliche Erhöhungen wegen teuerungsbedingten Mehrkosten und Leistungsanpassungen. Die Kommission hat hier einen vertieften Einblick in die komplexe Situation auf Bundesebene und bei anderen Stakeholders erhalten. Die Wirtschaftlichkeit hat für die Verantwortlichen nach wie vor hohe Priorität und ist Basis für den schweizweit sehr hohen Kostendeckungsgrad in der Grössenordnung von 66 Prozent oder zwei Dritteln. Die Effizienz der dem ZVV angeschlossenen Verkehrsunternehmen soll weiter verbessert werden, die Zielvereinbarungen und das Preis-Leistungs-Verhältnis werden laufend überprüft.

Nun noch kurz zur langfristigen Angebotsplanung: Hier ist die Stossrichtung unverändert klar, weil eben für die Stabilität des ganzen schienenbasierten Netzes von entscheidender Bedeutung. Die Planungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammtrecken der S-Bahn und zur Entflechtung der S-Bahn vom Fern- und Güterverkehr sind voranzutreiben, das ist unbestritten. Auf einen umstritteneren Aspekt werde ich im Zusammenhang mit einem Minderheitsantrag noch zu sprechen kommen.

Und dann gibt es noch die Frage: Wie weiter mit dem Postulat 180/2018 betreffend zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich? Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Nachtnetzes. Die KEVU beantragt einstimmig einen Ergänzungsbericht, auch hier mehr dazu beim Dispositiv Ziffer IV.

Der ZVV ist unbestrittenermassen auf Kurs. Der ZVV ist ein Teil der exzellenten Infrastruktur im Kanton Zürich und seiner angrenzenden Gebiete. Der ZVV geniesst einen hohen Stellenwert und viel Vertrauen in der Bevölkerung, davon konnte sich die Kommission abermals überzeugen lassen. Der ZVV ist aber auch ein delikates Gefäss, bewegt sich doch der öffentliche Verkehr in einem Meer von gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen. Dabei ist die Agilität entscheidend – als Unternehmen, als Arbeitgeber, als Anbieter von Mobilität in der dritten Dekade des 21. Jahrhunderts. Die vorliegende ZVV-Strategie gewährleistet das weiterhin.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und die ZVV-Strategie in abgeänderter Form zu genehmigen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die neue Mehrheit im Kantonsrat hinterlässt auch in der ZVV-Strategie ihre Spuren. So sind im Kommissionsantrag einige kleinere Ergänzungen enthalten, welche den öffentlichen Verkehr noch umweltverträglicher machen wollen. Das meiste davon ist reine Semantik oder rennt offene Türen ein. Die SVP wehrt sich daher nicht dagegen, dass der öffentliche Verkehr zum Dekarbonisierungsziel beitragen soll, denn das tut er bereits. Auch dass die öffentlichen Verkehrsmittel möglichst energieeffizient und klimafreundlich sein sollen, ist eine selbstverständliche Forderung. Jede neue Fahrzeuggeneration bringt entsprechende Fortschritte. Die Forderung in die Strategie zu schreiben, hilft vielleicht dem guten Gewissen, wirklich verändern tut es nichts.

Wesentlich mehr zu reden geben werden heute die Veränderungen im Angebot, insbesondere beim Nachtnetz. Nach dem Versenken des Schiffsfünflibers ist die Abschaffung des Nachtzuschlags einigermaßen konsequent, wenn auch berechtigterweise fragwürdig. Denn der Zuschlag war dem Verursacherprinzip geschuldet. Mit der Abschaffung finanziert nun die Allgemeinheit das Vergnügen der Nachtschwärmer, so wie sie auch den Spass der Seeausflügler zu tragen hat. Das wäre an sich eine wichtige Grundsatzdiskussion. Doch bevor die Vorlage in die Kommission kam, wurde der Entscheid der Abschaffung des Zuschlags bereits öffentlich kommuniziert. Das lässt der Kommission und dem Kantonsrat nun wahrlich nicht mehr viel Spielraum. Wir bedauern dieses Vorpreschen der Direktion, eine eigentliche Diskussion über Alternativen und Finanzierungsmodelle wurde dadurch erheblich erschwert. Der ZVV versichert, dass mit dem Verzicht auf den Zuschlag und dem Ausbau des Netzes die Nachfrage steigen wird. Zusammen mit gerin-

geren Trasseekosten der SBB soll sich der Mehraufwand in überschaubarem Rahmen bewegen. Wir wollen, dass dies auch in der Strategie zum Ausdruck kommt, und vermeiden, dass der Kostendeckungsgrad durch die Massnahmen unter Druck gerät. Auch bei der in die Kommissionsvorlage eingeflossenen verstärkten Ausrichtung auf den Freizeitverkehr fehlt der Wirtschaftlichkeitsgedanke. Wir haben nichts dagegen, wenn das ÖV-Angebot für die Freizeit genutzt wird, das Angebot muss jedoch auch wirtschaftlich erbracht werden können.

Die SVP tritt auf die Vorlage in der Kommissionsversion ein und bittet, den Minderheitsanträgen zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit zuzustimmen. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Zürcher Verkehrsverbund und die ausführenden Unternehmen machen ihre Sache gut, im schweizerischen Vergleich sogar sehr gut, aber in Zeiten von Klimakrise und ungebremstem Wachstum doch nur ungenügend. Der öffentliche Verkehr ist relativ umweltfreundlich und das platzsparendste Verkehrsmittel, das uns zur Verfügung steht. Darum ist es unsere Politik, dass der Anteil des ÖV weiter steigt und der Autoverkehr auch in absoluten Zahlen abnimmt, so wie es in der Stadt Zürich bereits der Fall ist. Wie gesagt, macht der ZVV seine Sache gut, aber beim Beschreiben dieser Sache haben wir in der KEVU doch noch etwas nachgeholfen.

So haben wir alle zusammen bei den Zielen die Dekarbonisierung ergänzt und eingetragen, dass die Verkehrsleistungen klimafreundlich und energieeffizienter als heute erbracht werden. Zum Glück sind das heute Selbstverständlichkeiten, aber es ist dennoch richtig und wichtig, diese in der Strategie auch hervorzuheben.

Beim Vertrieb haben wir in der KEVU auch die Schliessung von Verkaufsstellen angesprochen. Wir sind froh, dass der ZVV hier vorsichtiger vorgehen will und insbesondere versprochen hat, früher, besser und klarer zu kommunizieren. Denn der ÖV und damit der ZVV ist Service Public, und dann soll er auch beim Vertrieb so auftreten. Das gilt aber auch für die Kommunikation der Fahrpläne. So wurde ich mehrfach aus der Bevölkerung angesprochen und gefragt, warum die praktischen Falt-Fahrpläne einfach verschwunden sind. Dieser Abbau hätte breiter und besser kommuniziert werden müssen, denn die Informationen sind ja weiterhin auch für Menschen ohne Smartphone erreichbar.

Insgesamt sind wir froh, um eine solide und zukunftsgerichtete Strategie, sodass der öffentliche Verkehr auch langfristig ein wachsender Pfeiler unserer Volkswirtschaft ist.

In dem Sinne wird die SP die ZVV-Strategie unterstützen und der Vorlage 5558 zustimmen. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Bei den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr handelt es sich ja bekanntlich um ein KEVU-Standardgeschäft, nichtsdestotrotz ist es immer wieder ein spannendes, ein wichtiges Geschäft. Alle zwei Jahre haben wir im Kantonsrat die Möglichkeit, uns hier über die Grundsätze der mittel- und langfristigen Entwicklung vor allem auch des Angebotes und der Preisbindung im öffentlichen Personenverkehr zu äussern. Vorausschicken möchte ich, dass die FDP zufrieden ist mit der vorgelegten Strategie.

Die Vorlage stellt in gewissen Punkten eine Weiterentwicklung der bisherigen Strategie dar, aktualisiert sie aber auch, und in der KEVU – das haben wir bereits gehört – kam noch das eine oder andere dazu. Insbesondere bedeutet das, dass das Angebot – und das geht halt im Moment nur punktuell – dort, wo Spielraum und Kapazitätsengpässe bestehen, an die steigende Nachfrage angepasst werden soll. Weiterhin soll auch die Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau erhalten bleiben und der Kostendeckungsgrad soll weiterhin die wichtige Kennzahl bleiben. Einen wichtigen Stellenwert nimmt auch die Ausrichtung der Verkehrsleistungen im Hinblick auf ihre Klimafreundlichkeit und ihre Energieeffizienz ein. Hier danken wir dem ZVV, dass er bereits vorgespurt hat. Nicht nur, aber auch im Zusammenhang mit den Fragen rund um die Umweltbelastung und den Klimawandel ist mit einem weiteren Wachstum und Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu rechnen. In Bezug auf die steigende Nachfrage zeigt die Strategie sehr deutlich ein Spannungsfeld auf. Bis zum Jahr 2027 ist überall mit Kapazitätsengpässen zu rechnen. Die grossen Ausbauschritte werden aber erst im Einklang mit dem Ausbauschritt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogrammes des Bundes, STEP, möglich sein. Immerhin laufen die Planungen für die S-Bahn zweite Generation auf Hochtouren. Für eine Erweiterung des Systems und damit für eine Befriedigung der Nachfrage auf dem hohen Niveau sind der Brüttenertunnel und der Ausbau des Stadelhofens unabdingbar. Diese Infrastrukturen sind systemrelevant. In der Zwischenzeit können nur Einzelmassnahmen, wie beispielsweise Perronverlängerungen, getroffen werden; diese halten wir natürlich auch für sinnvoll, ebenso wie den geplanten Ausbau des Tram- und des Busnetzes. In Bezug auf den Ausbau, STEP 2035, möchten wir an dieser Stelle den Verantwortlichen des ZVV und der Volkswirtschaftsdirktion danken für ihr Lobbyieren in Bern, aber auch für ihre Arbeit für

ein nachfragegerechtes, wirtschaftliches Angebot, das unsere Standortattraktivität als Kanton fördert. Der Nachfrage auf hohem Niveau und bei mindestens gleichbleibender Kundenzufriedenheit gerecht zu werden, das ist eine grosse Herausforderung. Wir sind der Meinung, dass der ZVV seinen Versorgungsauftrag für einen qualitativ hochstehenden, leistungsfähigen ÖV mit gutem Kostendeckungsgrad sehr gut wahrnimmt. Die Frage der Wirtschaftlichkeit wird uns noch im Zusammenhang mit der Abschaffung des Nachtzuschlags beschäftigen. Und auch das Thema der Energieeffizienz hat beim ZVV bereits einen sehr hohen Stellenwert. Wie dargelegt wurde, hat der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich nur einen Anteil von 2,5 Prozent am CO₂-Ausstoss, und seine Fahrleistung, die bereits sehr umweltschonend ist, soll sich weiterhin verbessern. Hier hat sich die Kommission einstimmig für eine Ergänzung der strategischen Ziele eingesetzt: Nicht nur energieeffizient, sondern auch klimafreundliche sollen die Verkehrsleistungen des ZVV sein. Das ist eine Selbstverständlichkeit, Christian Lucek hat es bereits erwähnt, wir haben es jetzt noch in die Strategie hineingeschrieben. Aber ich denke, der ZVV selbst hat natürlich den Auftrag der Energieeffizienz an sich genommen. Wir ermuntern den ZVV, sich im Rahmen der dargelegten Strategie wirtschaftlich weiterzuentwickeln und – das muss jetzt einfach am Rande auch noch gesagt sein – sich weiterhin für eine grösstmögliche Freiheit in der Tarifgestaltung gegenüber dem Bundesamt für Verkehr einzusetzen.

Wir treten auf die Vorlage ein.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Der öffentliche Verkehr trägt massgeblich zur Lebensqualität sowie zur Standortattraktivität im Raum Zürich bei. Und er hat punkto Umwelt und Platzbedarf klare Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern. Es ist somit wichtig, dass wir uns eingehend mit seiner zukünftigen Entwicklung auseinandersetzen, was wir in der KEVU auf sehr konstruktive Art und Weise getan haben. Eine Strategie soll klare Leitlinien vorgeben, an denen sich der ZVV orientieren kann. Es freut mich, dass wir in der KEVU insbesondere im Bereich Umwelt auf solche Leitlinien gestossen sind.

Das bisherige Umweltziel des ZVV lautete: «Die Energieeffizienz verbessert sich weiter.» Der KEVU war es wichtig, hier mehr Verbindlichkeit und Klarheit zu schaffen. Wir haben deshalb in den übergeordneten Zielen festgehalten, dass die Effizienzbemühungen, aber darüber hinaus auch die ganzheitliche Angebotsgestaltung des ZVV auf das Dekarbonisierungsziel des Kantons abgestimmt sein muss. Dabei sollen die

Verkehrsleistungen nicht nur energieeffizienter als heute, sondern generell klimafreundlich erbracht werden. Bezüglich Umsetzung und Wahl der eingesetzten Fahrzeugtechnologie soll dem ZVV aber freie Hand geboten werden. Wir haben also darauf verzichtet, die Technologien vorzugeben, mit denen die Dekarbonisierung erreicht werden soll. Denn eine liberale Umweltpolitik gibt Ziele vor, nicht aber Technologien. Das Wichtigste ist, dass das Klimaziel als oberstes Leitziel gilt. Dies soll übrigens nicht nur für den ZVV gelten, sondern alle Unternehmen und Institutionen des Kantons sollen sich zukünftig explizit an der Klimastrategie orientieren. Beim ZVV ist dies nicht nur besonders wichtig, weil er seine sehr bescheidenen CO₂-Emissionen gemäss dem allgemeingültigen Zielpfad reduzieren soll, sondern auch, weil der ZVV einen entscheidenden Beitrag an die Erreichung der Klimaziele leistet. Einfach gesagt: Ohne ZVV gelingt die Klimawende nicht. Jetzt fehlt nur noch, dass der Regierungsrat die Klimastrategie gemäss Legislaturzielen so bald wie möglich festlegt. Nebst der Klimastrategie ist auch das Gesamtverkehrskonzept ein wichtiger Orientierungsrahmen für den ZVV. Der Modalsplit soll demnach auf 40 Prozent bis 2030 erhöht werden. Auch dieser Leitstern ist nun in den übergeordneten Zielen des ZVV festgehalten.

Es werden zukünftig noch mehr Menschen im Raum Zürich wohnen und arbeiten. Das Mobilitätsbedürfnis wird noch weiter zunehmen. Der öffentliche Verkehr wird sich vermehrt als Dreh- und Angelpunkt für multimodale Mobilitätsdienstleistungen etablieren können. Das ist eine Chance. Grundsätzlich werden wir aber Mobilität neu, digitaler und vor allem ganzheitlicher denken müssen. Die Grenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, aber auch die Grenzen des ZVV werden durchlässiger werden. All dies bedingt, dass wir auch die Finanzierung neu denken.

Um weitere Infrastrukturausbauten möglichst zu vermeiden, müssen wir den Verkehr stärker örtlich und zeitlich steuern können. Die externen Effekte gilt es genauer als heute zu bepreisen und das Verursacherprinzip zu stärken. Es führt kein Weg an einer schrittweisen Einführung eines Mobility Pricings vorbei. Ich weiss, es ist nicht populär, aber nachhaltig. Deshalb sind wir Grünliberalen dagegen, dass wir heute einen Schritt – wenn auch nur einen kleinen – in die andere Richtung machen. Die Abschaffung des Nachtfünflibers läuft dem Verursacherprinzip zuwider, verschlechtert den Kostendeckungsgrad und engt den Spielraum für weitere Angebotsverbesserungen ein. Mit Blick auf die zukünftigen Entwicklungen sollten wir diesen Trumpf nicht aus der Hand geben.

Wir treten auf die Vorlage ein.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der ZVV ist ein Erfolgsmodell. Als grösster und ältester Verkehrsverbund der Schweiz ist der ZVV ein zentraler Pfeiler unserer Volkswirtschaft. Dennoch gibt es in Zukunft noch einiges zu tun.

Von den 35 Kilometern, die jeder Zürcher täglich zurücklegt, fällt nur ein Drittel auf den ÖV. Wollen wir im Kanton Zürich eine zukunftsverträgliche Mobilität, so muss der Anteil des ÖV am Modalsplit rasch und stark zunehmen. Die Regierung will den Anteil, wie schon gehört, bis 2030 auf 40 Prozent erhöhen. Auf dem Weg in eine CO₂-freie Zukunft ist es unerlässlich, dass wir diese Ziele erreichen.

Eine wirkungsvolle Massnahme gegen den Klimawandel ist die Umlagerung des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) auf den ÖV. Deshalb wollen wir Grüne gemeinsam mit der Kommissionsmehrheit, dass die Ausgestaltung des ÖV-Angebots zukünftig zum Dekarbonisierungsziel des Kantons beiträgt, wir wollen hier nämlich netto null bis 2040. Man muss sich das einmal vor Augen halten: Der CO₂-Ausstoss des ZVV macht grad einmal 2,5 Prozent an den Emissionen des Gesamtverkehrs und weniger als 1 Prozent der gesamten kantonalen CO₂-Emissionen aus.

Zu den Klimamassnahmen gehört auch der Ersatz der dieselbetriebenen Busse und Schiffe durch solche mit klimafreundlichen Antrieben. Wir verlangen vom ZVV, dass er diese in rasch in Angriff nimmt und zügig umsetzt.

Wer den Marktanteil des ÖV erhöhen will, muss seine Attraktivität steigern. Relevante Faktoren dazu sind neben einer hohen Zuverlässigkeit auch hindernisfreie Haltestellen, nutzerfreundliche Tarife und attraktive Reisezeiten mit kurzen Anschlüssen vor allem auch zwischen Zug und Bus. Wenn Sie beispielsweise auf dem Nachhauseweg von Freudwil nach Winterthur bei Minustemperaturen eine Viertelstunde in Uster oder 28 Minuten in Fehraltorf auf den Zug warten, dann überlegen Sie sich zweimal, ob Sie den ÖV nehmen.

Ein grosser Schritt in Richtung nutzerfreundlichere Tarife geht die ZVV-Strategie bei der Abschaffung des Nachtfünflibers. Und auch die Ausweitung des Nachtnetzes in den Städten und die Optimierungen in den ländlicheren Regionen tragen ein hohes Potenzial, Nachtschwärmer dazu zu bewegen, den ÖV zu benutzen. «Jedes Angebot schafft sich seine Nachfrage», so lautet das saysche Theorem (*Jean-Baptiste Say, französischer Ökonom*). Und genau so, wie das für die Erweiterung des

Nachnetzes gilt, sollte dieser Grundsatz auch in der übrigen Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Ein grosser Fehltritt konnte hier gestern glücklicherweise verhindert werden (*Anspielung auf die Ablehnung des Rosengartentunnels in der Volksabstimmung*). Nicht nur beim Nachtnetz, auch beim übrigen Freizeitverkehr muss der Marktanteil erhöht werden. Über 40 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens ist Freizeitverkehr. Daher soll der ZVV sich als attraktiven Zubringer für Freizeiterlebnisse positionieren. Ich danke ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Gerne stimmt die CVP den Grundsätzen zur mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr in der vorliegenden Form zu. Besonders das Nachtnetz-Angebot des ZVV hat viele begeisterte Benutzer, die regelmässig froh sind, auch mitten in der Nacht schnell und sicher nach Hause zu kommen. Wir begrüssen es, dass der Nachtzuschlag abgeschafft werden soll. Dies bedeutet für viele junge Nachtschwärmer eine Entlastung. Sicherlich ist es nach wie vor sinnvoll, das Verursacherprinzip weiter im Auge zu behalten. Wer den ÖV nutzt und davon profitiert, soll bezahlen, besonders, wenn darüber diskutiert wird, Pauschaltickets, wie zum Beispiel das GA (*Generalabonnement*), durch eine Preiserhöhung unattraktiver zu machen. Das Nachtnetz hat jedoch aktuell einen sehr hohen Kostendeckungsgrad. Und aufgrund tieferer Kosten für die Trasseennutzung der S-Bahn kann auf den Nachtzuschlag ohne allgemeine Tarifierhöhung verzichtet werden. Die 24-Stunden-Gesellschaft ist weiter auf dem Vormarsch, entsprechend ist ein Nachtzuschlag nicht mehr zeitgemäss. Wir sind auch sicher, dass ohne den Nachtzuschlag noch mehr Personen für ihre nächtlichen Freizeitaktivitäten den ÖV benutzen und sich und alle anderen dadurch weniger gefährden und die Umwelt schonen.

Die CVP-Fraktion tritt auf diese Vorlage ein.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): ZVV wie zuverlässig, verantwortungsvoll, vorausschauend; diese drei Qualitätsmerkmale würden sich hervorragend als Grundlage für die Abkürzung des ZVV eignen. Jedenfalls spielen diese starken Attribute auch in der ZVV-Strategie bis 2025 wieder eine zentrale Rolle. Denn wer fast 700 Millionen Fahrgäste im Jahr von A nach B bringt, muss vieles richtig machen und eben vor allem zuverlässig sein. Gut getaktete Linien, attraktive Umsteigebeziehungen und moderne Möglichkeiten zum Ticketbezug machen den ZVV nicht nur zu einem zeitgemässen Verbund von Transportunternehmen, sondern zur Mobilitätslösung der Zukunft schlechthin.

Bereits schon seit Jahren verantwortungsvoll handelt der ZVV im Umweltbereich. Folgerichtig hält er darum auch in der vorliegenden Strategie explizit fest, dass der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoss pro Personenkilometer weiter gesenkt werden soll. Dabei darf positiv zur Kenntnis genommen werden, dass der Anteil des CO₂-Ausstosses des ÖV im Gesamtverkehr des Kantons Zürich heute schon rekordtiefe 2,5 Prozent beträgt. Der ZVV soll aber auch in Zukunft seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht werden. Darum unterstützt die EVP die klare Ansage, den Modalsplit deutlich zu verbessern und das Angebot so auszugestalten, dass das Dekarbonisierungsziel des Kantons Zürich erreicht werden kann. Zusammen mit der Kommissionsmehrheit hat die EVP darum auf die nächste Diskussion zu den Grundsätzen des ÖV eine Strategie gefordert, wie und bis wann die verbleibenden dieselbetriebenen Verkehrsmittel durch klimafreundliche Gefährte ersetzt werden können.

Vorausschauend – das dritte Attribut – zu handeln, bedeutet konkret auch zu prüfen, wie das Nachtnetz noch attraktiver und kundenfreundlicher ausgestaltet werden kann. Die EVP hat aus diesem Grund zu diesem Thema bereits 2018 ein Postulat (*KR-Nr. 180/2018*) eingereicht und verschiedene Vorschläge gemacht, wie das Nachtnetz den aktuellen Bedürfnissen angepasst und ausgebaut werden kann. Nebst der Ausdehnung des Angebotes auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag soll aus unserer Sicht unter anderem auch darauf hingewirkt werden, dass das Einstiegsverbot an Ausstiegshaltestellen aufgehoben wird. Weil die Frequentierung des Nachtnetzes heute erfreuliche Zahlen aufweist, kann auch auf den Zuschlag verzichtet werden. Wir sind überzeugt, dass diese Massnahme die Benützung noch attraktiver macht und die Rechnung am Schluss dennoch aufgeht. Die EVP steht dazu, dass die Wirtschaftlichkeit auch eines Nachtangebotes nicht ausser Acht gelassen werden kann. Dennoch muss es möglich sein, neue Angebote auf den Markt zu bringen, die nicht von Anfang an rentabel sind. Es gibt keine Innovation ohne Investition.

Zuverlässig, verantwortungsvoll, vorausschauend – in diesen Disziplinen war der ZVV bis jetzt ein Meister. Und mit der neuen Strategie 2022 bis 2025 wird er dies auch in Zukunft bleiben. Die EVP wird mit Überzeugung auf diese Vorlage eintreten.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Der ZVV ist eine Erfolgsgeschichte mit Vorbildcharakter für die ganze Schweiz, ja, international. Der ZVV ist ein Schlüsselement, wenn der Kanton seine Ziele in Sachen Modalsplit und Umweltschutz erreichen will und den Verkehr in unserem

ganzen Kanton auch bewältigen soll. Damit das alles klappt, müssen wir dafür besorgt sein, dass der ZVV weiterhin so gut funktioniert; deshalb haben wir nun auch entsprechende Dekarbonisierungsziele in die Strategie aufgenommen. Wir müssen dafür besorgt sein, dass der ZVV infrastrukturmässig gut aufgestellt ist. Dies betrifft Projekte wie die Limmattalbahn oder auch zukünftige Infrastrukturbauten der Eisenbahn, wie Bahnhof Stadelhofen oder Brüttenertunnel. Der Verkehrsverbund muss ein attraktives Angebot bieten, und dies auch zu jeder Zeit und flächendeckend. Hierzu brauchen wir einen guten Takt und attraktive Umsteigeverbindungen, und dies auch zu Randzeiten. Auch die geplante Modernisierung des Nachtnetzes und damit die längst überfällige Abschaffung des Nachtzuschlags sind hier ein wichtiger Schritt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass der ÖV auch preismässig attraktiv sein muss. Hier stehen wir vielleicht in einem gewissen Konflikt zu anderen Bestrebungen hier im Kantonsrat, nämlich, dass der ZVV möglichst selbstfinanzierend sein soll. Hier müssen gewisse Teile des Kantonsrates noch über die Bücher, denn der Fünfer und das Weggli ist zwar schön, aber auf jeden Fall nicht realistisch. Dies sei hier auch an die GLP adressiert, die hier noch kurzfristig einen Änderungsantrag mit einer solchen Begründung in die Diskussion eingebracht hat. Und zuletzt betrifft dies – das sei an dieser Stelle übrigens auch an den Stadtbus Winterthur adressiert – die Fahrzeugflotte. Hier sollen die dieselfetriebenen Fahrzeuge durch klimafreundlichere ersetzt werden, ein Passus der auch explizit in die ZVV-Strategie eingebettet wurde. Der ZVV und die einzelnen Verkehrsunternehmungen stehen daher vor vielfältigen Herausforderungen.

Wir von der AL sind zuversichtlich, dass sich der Verkehrsverbund hier in die richtige Richtung bewegt. Die Fraktion der Alternativen Liste wird den Antrag zur ZVV-Strategie unterstützen und grösstenteils den Anträgen der Kommission folgen.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Alle zwei Jahre dürfen Sie hier ja über die Grundsätze des öffentlichen Verkehrs beraten und diese Vorlage – Sie kennen es – nennen wir immer ganz einfach «ZVV-Strategie». Diese hohe Kadenz, dieser zweijährliche Rhythmus erlaubt es Ihnen, regelmässig die strategischen Leitplanken für unseren ZVV zu überprüfen und gegebenenfalls auch anzupassen. Dieses Vorgehen hat sich im Kanton Zürich bewährt. Unser öffentlicher Verkehr – das darf man mit Stolz sagen – ist in einem sehr guten Zustand. Inhaltlich am meisten Aufmerksamkeit haben in dieser Strategie natürlich vor allem die Frage des neuen ÖV-Nachtangebotes und der Vorschlag der

Regierung gegeben, künftig auch im Nachtnetz auf die volle Kostendeckung zu verzichten. Die Folge davon wäre ja, dass man auf den Nachtzuschlag verzichten könnte und damit der Nachtbetrieb quasi zu einem Regelangebot innerhalb des ZVV werden würde. Ich kann Ihnen hier sagen, dass wir sehr gute, sehr positive Rückmeldungen aus anderen Kantonen, aus anderen Verbänden haben, dass man hier mitmachen möchte. Es ist ja auch so, dass die Kommission ausdrücklich gewünscht hat, dass wir schneller – also so schnell wie möglich – diesen Nachtzuschlag abschaffen. Das machen wir selbstverständlich beziehungsweise wir bemühen uns selbstverständlich. Es ist aber einfach so, dass wir das nicht alleine machen können, wir sind auf unsere Nachbarkantone und Nachbarverbände angewiesen und brauchen eine einvernehmliche, sprich einstimmige Lösung. Wir sind aber bestrebt und auch zuversichtlich, dass uns das gelingt. Und schauen Sie, der hohe Kostendeckungsgrad innerhalb des ZVV wird sich nicht verschlechtern, weil ja das Nachtnetz ein attraktives Angebot ist, aber letztlich halt doch eine attraktive kleine Nische ist. Ich kann Ihnen das auch mit Zahlen sagen: An einem Wochenende, an einem Samstag haben wir circa 20'000 Einstiege beim Nachtnetz und an einem normalen Tag im ZVV 1,7 Millionen. Das zeigt Ihnen auch die Relation und zeigt Ihnen auch, dass damit der Kostendeckungsgrad praktisch nicht verändert wird.

Das zweite Thema, das die Kommission beschäftigt hat – Sie haben es auch schon erwähnt – waren das Thema Klima und das Thema Umwelt. Die Kommission hat hier einzelne Punkte noch hinzugefügt. Wir sind damit selbstverständlich einverstanden, das unterstützt uns und ist in unserem Sinn. Das zeigt uns aber auch, dass wir davon ausgehen können – und darüber freue ich mich –, dass wir mit unserer Strategie gut unterwegs und auf dem richtigen Weg sind. Ich denke auch, dass wir auf einem guten Weg sind, was die Umweltziele anbelangt. Es wurde von Kantonsrätin Barbara Franzen gesagt, der öffentliche Verkehr hat gerade mal einen Anteil von 2,5 Prozent am CO₂-Ausstoss im Kanton Zürich. Trotzdem haben wir Optimierungspotenzial. Das haben wir vor allem noch bei den Busbetrieben, denn die Trams sind ja bereits elektrifiziert, und ich kann Ihnen sagen, dass wir auch hier bereits weitere Umstellungen auf elektrischen Betrieb beschlossen haben. Nun ist es so, dass dieser seit der Durchmesserlinie und seit der vierten Teilergänzung unserer S-Bahn stetig gewachsen ist. Ich sage es hier auch ausdrücklich: Wir hätten vom ZVV her gerne so weitergemacht, aber der Bund hat uns vor sechs Jahren einen kleinen Strich durch unsere Rechnung gemacht. Letzten Sommer hat aber das Bundesparlament die Zürcherinnen und Zürcher wieder erlöst.

Wovon spreche ich? Letzten Sommer haben wir 5 Milliarden Franken zugesprochen erhalten, die jetzt in Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr in den Kanton Zürich zurückfliessen. Es ist der Brüttenertunnel – ausserordentlich wichtig – und es ist das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Ich denke also: Die Früchte werden wir ernten können, aber das wird noch eine Weile dauern. Wir hoffen, dass wir 2035 dann diese Früchte ernten können. Für diesen Zeitraum entwickeln wir das Konzept S-Bahn 2G weiter, damit wir die nötigen Kapazitäten trotzdem bereitstellen können, aber es wird enger in unseren Bussen und unseren Trams und unseren Bahnen. Das bitte ich Sie auch der Bevölkerung zu erklären.

Ich denke, trotz diesen Rahmenbedingungen setzt der ZVV weiterhin auf eine starke Wachstumsstrategie. Ich glaube, wir haben eine ausgewogene Strategie, wir haben einen klaren Ausblick auch auf dieses neue Jahrzehnt. Wir gehen verantwortungsbewusst mit unseren Ressourcen um, auch den finanziellen Ressourcen. Ich glaube, wir sind innovativ und wir handeln zum Nutzen unserer Bevölkerung.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung und auch für Ihr Eintreten auf die Vorlage.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr

Fahrplanjahre 2022–2025

1. Ziele

lit. a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

lit. b

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Hier hat die KEVU den Wortlaut leicht angepasst beziehungsweise präzisiert. Das Angebot soll dort ausgebaut werden, wo Marktpotenzial oder Kapazitätsengpässe bestehen. Diese werden also so anerkannt. Dies mit dem klaren Ziel, den übergeordneten Modalsplit deutlich zu verbessern. Das heisst

auch, dass die Ausgestaltung des Gesamtangebotes zum Dekarbonisierungsziel des Kantons beitragen soll. Somit werden die Festlegungen zum Modalsplit im Richtplan präziser, aber ohne eine Zahl zu nennen, wiedergegeben und dem Regierungsrat einen sicher wertvollen Input für seine eigene Klimastrategie gegeben. Diese stellt bekanntlich – das haben Vorrednerinnen und Vorredner hier auch schon platziert – ein Legislaturziel unserer Exekutive dar, ein neues Legislaturziel. Auf dessen Konkretisierung und angedachte Umsetzungsschritte warten wir alle gespannt.

lit. c–e

2. Stossrichtungen

Verkehrsangebot und Infrastruktur

lit. a und b

Keine Bemerkungen; genehmigt.

c) Bus

Minderheitsantrag: Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Florian Meier:

Im Busnetz ... angepasst. Das Anliegen ... ist unter Berücksichtigung des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit sowie einer angemessenen Leistungsfähigkeit ...

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Hier liegt ein erster Minderheitsantrag vor, aber zuerst möchte ich noch auf die kleine Ergänzung der KEVU hinweisen, hier bei den Bussen, aber auch ganz generell bei der Qualitätssteuerung weiter hinten im Text: «Die attraktive Reisezeit, wenn man unterwegs ist», darunter werden kurze Anschluss- und Umsteigezeiten verstanden, und dies eben pro Reise, darauf hat auch Kollege Florian Meier hingewiesen. Diese sind neben anderen Faktoren entscheidend, ob bei potenziellen Umsteigern der Wechsel auf den ÖV gelingt. Lange Wartezeiten bei Anschlüssen beziehungsweise beim einzelnen Umsteigen sind eben mögliche Killer für ein definitives Umsteigen vom Individualverkehr oder die gelegentliche Wahl des ÖV als Verkehrsmittel.

Der Minderheitsantrag selbst möchte bei der behinderungsfreien Fahrt der Busse, neben der angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden, sprich die privaten Fahrzeuge, auch den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit als gleichgewichtete Kriterien einführen. Diese neue Güterabwägung soll die Grundlage schaffen, dass

vor allem in städtischen Situationen Kantonsstrassen, auf denen Busse verkehren, leichter mit «Tempo 30» beschildert werden können. Eine Mehrheit lehnt diesen Ansatz ab und möchte am bestehenden Regime festhalten, auch unter dem Aspekt des vom Volk angenommenen Gegenvorschlags zur Antistau-Initiative in der Verfassung.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Mobilität ist uns allen wichtig. Meine Brötchen sind auch heute zum Bäcker gekommen und wir alle sind heute wieder gemeinsam im Rathaus versammelt. Aber Mobilität ist nicht nur Segen, sondern ab und zu auch Fluch für die Menschen, die an Verkehrsachsen leben und wohnen.

Wir von der SP betrachten Verkehr nicht nur durch die Windschutzscheibe, egal ob von PW oder von Bus, sondern auch aus der anderen Perspektive der Menschen, die den Strassenraum auch zum Leben nutzen. Und für diese sind Lärmschutz und Verkehrssicherheit enorm wichtig. Darum sollen bei Linien- und Strassenplanungen auch Lärm und Sicherheit nie vergessen gehen; dies immer in einer Gesamtbetrachtung und einer Abwägung von Vor- und Nachteilen. Dabei gibt es aber Situationen, bei denen auch auf einer Strasse, auf der ein Bus fährt, Tempo 30 Sinn macht. Dadurch sinkt die Lärmbelastung und die Sicherheit wird gefördert.

Auf solchen Strassen steigt auch die Planbarkeit, da bei tieferer Geschwindigkeit die Unterschiede kleiner sind. Das ist gerade für einen Bus auch sehr wichtig. So soll die Gesamtbetrachtung wirklich alle Aspekte betrachten und nichts vergessen gehen. Aber auf viel zu vielen Strassen im Kanton Zürich wird die Lärmschutzverordnung immer noch nicht eingehalten. Das muss sich ändern, egal, ob dort ein Bus fährt oder nicht.

Ein weiterer Punkt warum Tempo 30 aus Lärmsicht mittelfristig noch viel sinnvoller ist, kommt mit der Elektromobilität. Ab etwa 35 Stundenkilometern ist das Geräusch von den Reifen und den Windturbulenzen lauter als der Motorenlärm. Dann sind Elektroautos und -busse gleich laut wie herkömmlich Angetriebene. Darum fordere ich im Hinblick auf diese absehbare Veränderung mehr Tempo 30.

Aber ich werde nicht flächendeckend Tempo 30 fordern. Wobei am Rosengarten – seit gestern – Tempo 30 in Zukunft sicherlich Sinn machen würde. Der Bus fährt auch bei der aktuellen Verkehrssituation oft nicht schneller. Die Anwohnenden brauchen auch nach dem klaren Entscheid von gestern eine Lösung.

Für die Menschen ausserhalb von Bussen und Autos – und das sind wir doch alle ab und zu – ist dieser Antrag sehr wichtig, und ich hoffe auf Ihre Unterstützung. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich bin Felix Hoesch dankbar, dass er jetzt ziemlich direkt und ungeschminkt gesagt hat, um was es bei diesem Minderheitsantrag geht, denn textlich ist das ja nicht so eindeutig zu erkennen. Du hast jetzt doch ganz klar darauf hingewiesen, dass es um die Tempo-30-Zonen geht. Die attraktive Reisezeit ist jedoch eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass auch das ÖV-Angebot genutzt wird. Mit dieser Ergänzung des Minderheitsantrags, die den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit vor die Leistungsfähigkeit des übrigen Verkehrs stellt, wollen die Antragsteller das Feld für weitere 30er-Zonen, welche dann auch den ÖV verlangsamen, öffnen. Merken Sie etwas? Es ist ein koordinierter Zangenangriff, wie man auch an einem Interview mit Martin Neukom (*Regierungsrat*), das in den letzten Tagen publiziert wurde, sehen kann. Das Feld wird geöffnet für die 30er-Zonen auf den Staatsstrassen. Wir sagen entschieden Nein.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Auch die FDP wird den Minderheitsantrag von Felix Hoesch und Mitunterzeichnenden ablehnen. Für uns sind die Möglichkeiten eines Ausbaus des Busnetzes wichtig. Dieses – so haben wir gesehen – soll in den kommenden Jahren mit grossen Ausbauschritten für das weitere Angebot des ZVV zentral werden. Was für uns nun nicht angeht – und Felix Hoesch hat es jetzt zum ersten Mal auch so richtig dargelegt – dass es bei seinem Antrag, bei dem auch die Verkehrssicherheit noch etwas nachgeschoben wird, wirklich darum geht, überall und flächendeckend Tempo-30-Zonen auf diese Weise zu forcieren. Darum geht es, und das möchten wir nicht. Punktuell mag Tempo 30 durchaus Sinn machen, aber das in eine Strategie hineinzuschreiben, das lehnen wir ab.

Was wir wollen, sind attraktive Reisezeiten, um damit den ÖV weiter zu fördern. Wenn der ÖV noch mehr benutzt werden soll, dann muss das Angebot attraktiv sein, und dazu gehören kurze und attraktive Anmarschwege zu den Haltestellen, ein klarer und ein dichter Takt und eine zuverlässige Reisekette bis zum Endziel. Wie gesagt, wir lehnen den Minderheitsantrag Hoesch ab. Es geht darum, überall und flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Das möchten wir so nicht in der Strategie des ZVV.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wir Grünliberalen setzen uns seit Jahren sowohl im Gemeinderat wie auch im Kantonsrat für den Lärmschutz ein. Lärm ist ein relevanter externer Effekt, der berücksichtigt werden muss. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir diesen Antrag. Gleichzeitig möchten wir aber auch erwähnen, dass dieses Thema an anderen Orten geregelt wird und dass es nicht in jedem Fall gelingen wird, ein attraktives ÖV-Angebot mit dem Lärmschutz zu vereinen. Dies ist analog den erneuerbaren Energien: Wer die Energiewende will, kann nicht ständig nach Landschafts- und Heimatschutz rufen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Niemand bestreitet, dass unsere öffentlichen Busse mit möglichst attraktiven Reisezeiten und einer möglichst behinderungsfreien Fahrt unterwegs sein sollen. Doch dafür gibt inzwischen zahlreiche geeignete Mittel, wie etwa separate Busspuren oder die Bevorzugung der Busse bei den Ampeln. Der Antrag der Regierung schiesst an dieser Stelle ein bisschen übers Ziel hinaus. Er stellt die Interessen des ÖV nach unserem Geschmack zu weit über andere öffentliche Interessen, die auch noch existieren, namentlich die Interessen der Sicherheit auf der Strasse und des Lärmschutzes in den Stadtquartieren vor allen – und dann auch in den Dorfkernen.

Wenn eine Temporeduktion aus Gründen der Sicherheit oder des Lärmschutzes erfolgen soll, dann erachten wir es nicht als Aufgabe des ZVV, das Anliegen der behinderungsfreien Fahrt «mit Nachdruck» zu verfolgen, wie es im Text der Regierung heisst, sondern wir erachten es als Aufgabe des ZVV als eines öffentlichen Betriebs, nicht nur die eigenen, sondern auch andere öffentliche Interessen angemessen zu berücksichtigen. Weil es sich um einen öffentlichen Betrieb handelt, geht es nicht, dass man nur einseitig öffentliche Interessen herauspickt. Angesichts der grobmaschigen Formulierung der Regierung halten wir Grünen deshalb eine Präzisierung in diesem Text für notwendig: Es ist nicht Aufgabe des ZVV, sich gegen Tempo-Reduktionen einzusetzen, vor allem dann nicht, wenn die Temporeduktion die Lebensqualität in den Quartieren verbessert oder die Verkehrssicherheit an neuralgischen Punkten durch eine Geschwindigkeitsreduktion verbessert wird.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Uns ist es wichtig, dass neben einer angemessenen Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden auch der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Aus diesem Grund unterstützen wir den Minderheitsantrag.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Der öffentliche Verkehrsraum ist nicht erst seit heute mit den verschiedensten Bedürfnissen konfrontiert. Und in immer dichter besiedelten Wohnquartieren kommt der Erhaltung der Lebensqualität eine immer grössere Bedeutung zu. Eine attraktive Anbindung an das ÖV-Netz ist dabei zentral. Ebenso bedeutsam sind aber auch Fragen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit. Letzteres insbesondere dann, wenn Schulkinder in solchen Gebieten zirkulieren oder Menschen, die aufgrund ihres Alters oder sonstiger Einschränkungen nicht mehr so schnell auf den Beinen unterwegs sind. Ohne eine angemessene Leistungsfähigkeit des ÖV zu vernachlässigen muss eine Abwägung all dieser Fakten möglich sein. Heute weiss man, dass die Leistungsfähigkeit mit tieferem Tempo nicht zwingend schlechter wird, wenn dadurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Aus unserer Sicht bringt dieser Minderheitsantrag eine Präzisierung, darum werden wir ihn unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch die Alternative Liste wird diesen Antrag unterstützen. Was wir im Moment in der ZVV-Strategie haben, ist eher ein radikales Denkverbot beim Lärmschutz. Dieses betrachten wir als AL als nicht sinnvoll. So verkehren bereits heute viele Ortsbusse in Tempo-30-Zonen, ohne dass dies einen grösseren Zeitverlust für den ÖV zur Folge hat. Für uns ist auch klar, dass Tempo 30 nicht überall Sinn macht, insbesondere im städtischen Raum gibt es aber sinnvolle Strecken, auf denen ein guter Lärmschutz und Tempo 30 ohne grösseren Zeitverlust für den ÖV möglich sind. Übrigens ist es im städtischen Raum auch so, angesprochen auf den Zeitverlust, dass die Brennpunkte anderswo liegen. Hier sind Massnahmen, wie separate Busspuren oder insbesondere auch in der Stadt Winterthur eine konsequente Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen, angezeigt. Hier hat der ZVV bei Zeitverlusten viel eher Handlungsbedarf als bei Tempo-30-Zonen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

d) Nachtnetz

Ratspräsident Dieter Kläy: Hier liegen neben dem Kommissionsantrag noch zwei weitere Anträge vor, nämlich der Minderheitsantrag von

Christian Lucek, Dänikon, und Mitunterzeichnenden, sowie der eingangs erwähnte Antrag von Franziska Barmettler, Zürich. Da sich der Kommissionsantrag und der Minderheitsantrag Lucek nicht wesentlich unterscheiden, werden wir zuerst diese beiden Anträge einander gegenüberstellen und den Abschnitt d) Nachtnetz bereinigen. Danach stellen wir den obsiegenden Antrag dem Antrag Barmettler gegenüber, der sich im Grundsatz deutlich von den beiden anderen Anträgen unterscheidet. Sie sind einverstanden.

Minderheitsantrag: Christian Lucek, Sandra Bossert, Ann Barbara Franzen, Alex Gantner Konrad Langhart, Ulrich Pfister:

Um das Nachtnetz ...

... abgeschafft werden.

Mit der Einführung ... zu entsprechen. Der Kostendeckungsgrad des ZVV wird dadurch nicht verschlechtert.

Antrag von Franziska Barmettler:

Änderung RR vom 23.10.2019 streichen:

~~*Um das Nachtnetz den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, wird frühestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ein neues Nachtnetzkonzept umgesetzt. Das neue Nachtnetz baut auf den Stärken eines spezifischen Nachtangebots auf. Aufgrund der deutlichen Nachfrageunterschiede von Werktagen und Wochenende beschränkt sich das Nachtangebot weiterhin auf das Wochenende. In den Städten Zürich und Winterthur wird das Nachtnetz neu konzipiert und im Halbstundentakt angeboten. Auch das S-Bahn-Angebot zwischen Zürich und Winterthur wird zu einem Halbstundentakt verdichtet. Das Nachtnetz in den übrigen Regionen wird optimiert und bei genügender Nachfrage, und ausreichender Wirtschaftlichkeit sollen auch Rückfahrmöglichkeiten aus der Region ins Zentrum angeboten werden. Mit der Einführung des neuen Konzepts hat die Wirtschaftlichkeit des Nachtnetzes den Anforderungen des übrigen Verbundangebots zu entsprechen.*~~

Ersetzen durch modifizierten bisherigen Text:

Das Nachtnetz soll nachfragegerecht punktuell weiterentwickelt werden, insbesondere in der Nacht von Donnerstag auf Freitag. Es ist weiterhin kostendeckend zu betreiben. Es ist zu prüfen, inwiefern das Angebot neu konzipiert und dem Tagesangebot angeglichen werden kann und ob eine Ausdehnung auf weitere Tage sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang sind auch weitere Rahmenbedingungen wie die Finanzierung des Nachtangebots neu zu beurteilen.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Wie schon beim Eintreten angetönt: Hier steht nun der Antrag des Regierungsrates gemäss a-Vorlage zur Debatte beziehungsweise zur Diskussion. Die Kommission hat sich nach den Herbstferien intensiv mit den Plänen für ein neues und teilweise erweitertes Nachtnetz ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021, also in knapp zwei Jahren aus heutiger Sicht, auseinandergesetzt. Der Antrag geht auf einen Auftrag dieses Rates in den laufenden Grundsätzen für die Jahre 2020 bis 2023 zurück, nachgedoppelt mit dem Postulat 180/2018. Wir haben bestellt und erhalten nun ein handfestes, austariertes Ergebnis, zu dem wir Stellung nehmen müssen. Das seit 2002 existierende erfolgreiche und kostenmässig selbsttragende Nachtnetz soll schrittweise weiterentwickelt werden, aber innerhalb eines klaren Rahmens: Kein neues Angebot an weiteren Tagen ausserhalb der Nächte von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, keine Ausdünnung des Tagesangebotes, die Verlegung des Knotenpunktes in der Stadt Zürich vom Bellevue/Stadelhofen zum Hauptbahnhof, eine Angebotserhöhung auf der Achse Langstrasse–Limmatplatz auf Viertelstundentakt und der Halbstundentakt bei den anderen Buslinien auf Stadtgebiet. Die Stadt Winterthur erhält ein städtisches Nachtangebot im Halbstundentakt, inklusive Rückfahrten ins Zentrum. Die Gemeinden in Winterthur sollen mit neuen regionalen Nachtbuslinien im Stundentakt erschlossen werden. Zwischen Zürich und Winterthur wird die S-Bahn neu im Halbstundentakt verkehren, in den übrigen Regionen sollen, soweit sinnvoll, zusätzliche Nachtbuslinien eingeführt werden, mit zusätzlichen Rückfahr- und Einsteigemöglichkeiten, wo das möglich ist.

Bei der Finanzierung ist die Abschaffung des Nachtfünflibers geplant. Hier besteht der Tarifverbund Nachtzuschlag mit anderen Kantonen, darauf hat schon Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh hingewiesen. Da sind vertragliche Vereinbarungen mit entsprechenden Kündigungsfristen und bringen damit einige Komplexitäten mit sich. Hier will die Kommission dem Regierungsrat den Rücken stärken, indem sie zusätzlich festlegt, dass der Nachtzuschlag so schnell wie möglich abgeschafft werden sollte.

Unbestritten ist, dass mit Einführung des neuen Konzeptes die Wirtschaftlichkeit des Nachtnetzes den Anforderungen des übrigen Verbundangebotes entsprechen soll. Eine Minderheit möchte jedoch bei diesem Punkt nachdoppeln und festhalten, dass sich dadurch der Kostendeckungsgrad des ganzen ZVV nicht verschlechtern soll; dies eben in Anbetracht dessen, dass gemäss den langjährigen Vorgaben in den

Grundsätzen das Nachtnetz bisher bei einem Aufwand von circa 14 Millionen Franken mindestens selbsttragend war.

Zum Antrag der GLP kann ich hier keine Stellungnahme als Kommissionspräsident abgeben, weil er nachträglich eingereicht worden ist. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Sie haben es gehört, der ZVV weist im Vergleich zu anderen ÖV-Anbietern einen guten, ja, sehr guten Kostendeckungsgrad auf. Das ist sehr gut und das soll so bleiben. Mit dem Budget wird für die Jahre 2021 bis 2023 von einem weiteren kleinen Wachstum von 66 auf 68 Prozent ausgegangen. Das ist ebenso begrüßenswert. Wir legen Wert darauf, dass nun die Massnahmen um das Nachtnetz diese Entwicklung nicht gefährden. Es darf nicht sein, dass das Nachtschwärmer-Angebot auf Kosten der Allgemeinheit geht. Der Ausbau ist streng nach wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen und gezielt voranzutreiben, wie dies übrigens auch in der Regierungsvorlage erwähnt ist. Unser Antrag fordert also nur, was logisch ist: Der Kostendeckungsgrad des gesamten ZVV-Angebotes darf unter den Nachtnetz-Massnahmen nicht leiden. Unterstützen Sie unseren Antrag. Danke.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass das neue Nachtnetz-Konzept unserer Forderung zum Ausbau des Nachtnetzes nachkommt. Es schafft die Grundlage für eine attraktive Alternative zum Auto im abendlichen Freizeitverkehr. Gleichzeitig dürfen bei der Finanzierung keine falschen Anreize geschaffen werden. Das vom Tagesnetz weiterhin klar abgegrenzte Nachtnetz verursache Mehrkosten. Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer sollen denn auch für diese Zusatzkosten sensibilisiert werden und sich daran beteiligen.

Die vom Regierungsrat beantragte Aufhebung des Nachtfünflibers läuft hingegen dem Verursacherprinzip entgegen. Für Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer würde fälschlicherweise der Anschein erweckt, das Nachtangebot koste gleich viel wie das Tagesangebot. Mit Blick auf die schrittweise Einführung eines Mobility Pricings sind dies aber die falschen Signale. Um die Verkehrsinfrastruktur künftig nachhaltig finanzieren zu können, muss über eine unterschiedliche Preisgestaltung örtlich und zeitlich sowie auch fahrleistungsabhängig diskutiert werden. Dabei kann die Umsetzung unterschiedlicher Tarife bereits heute digital und ganz bequem gelöst werden. Das Lösen eines Extrapilletts ist also nicht mehr nötig. So ist der ZVV-Nachtzuschlag bei der App «FAIRTIQ» automatisch berücksichtigt. Das heisst, er wird von der

App abgerechnet, ohne dass ein zusätzlicher Nachtzuschlag gelöst werden muss.

Gerne hätten die Grünliberalen die Diskussion über die Abschaffung des Nachtfünflibers vor diesem Hintergrund geführt. Der jetzige Schritt der Regierung mit einer Verstärkung der Flat Rate ist jedoch wenig zukunftsgerichtet und kommt zum falschen Zeitpunkt. Es gibt aktuell keinen Handlungsdruck, diesen Trumpf aus der Hand zu geben. Schliesslich ist zu befürchten, dass mit der Abschaffung des Nachtfünflibers der Spielraum für weitere Angebotsverbesserungen eingeschränkt wird. So schliesst der Regierungsrat die Erweiterung des Angebotes in der Nacht von Donnerstag auf Freitag im neuen Konzept explizit aus. Damit sind wir nicht einverstanden, denn der Donnerstag hat sich als Ausgeh-Abend etabliert.

Uns Grünliberalen geht es bei diesem Antrag um eine Richtungsfrage: Soll Mobilität möglichst gratis sein oder soll Mobilität in hoher Qualität vorhanden und dank richtigen Anreizen bewusst in Anspruch genommen werden? Aus liberaler Sicht ist die Antwort klar.

Wir danken Ihnen für die Unterstützung unseres Antrags.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Im Gegensatz zum Schiffsfünfliber war der Nachtzuschlag zu Beginn eine gute Sache. Danach hat allerdings die Zürcher Politik und mit ihr der ZVV den Nachtzug genommen – nicht die Nacht-S-Bahn, sondern den Schlafwagen – und darin den Wandel der Zeit und die Abschaffung des Nachtzuschlags etwas verschlafen. Denn die SP hätte ihn schon vor fast zehn Jahren längst abgeschafft. Im Gegensatz zum restlichen ZVV-Angebot ist das Nachtnetz heute kostendeckend. Faktisch führt dies dazu, dass wir einen Strafzoll für Junge eingeführt haben. So sind es doch vor allem junge Personen, die das Nachtangebot nutzen. Die Abschaffung des Nachtzuschlags ist nicht nur wegen der Fairness geboten. Die Abschaffung des Nachtzuschlags führt zu einer Förderung des Nachtangebotes. Das führt zu mehr Sicherheit. Denn im Interesse der Verkehrssicherheit sollten übernachtigte Nachtschwärmer – auch nichtalkoholisierte – lieber im ÖV-Sitz etwas schlummern als hinter dem Steuer des Autos.

Im Sinne der Klimaziele ist es auch sinnvoll, dieses Angebot zu fördern, denn auch im Ausgang sollte es möglich sein, ohne Auto unterwegs zu sein. Dies war in meiner Jugend noch nicht der Fall.

Und dann geht es auch um eine Anpassung an die Realität. Wir hier im Kantonsrat haben durch verschiedene Liberalisierungsschritte bewirkt, dass es am Wochenende eine 24-Stunden-Gesellschaft gibt. Dies kann man gut oder schlecht finden, aber wir haben sie heute. Die Konsequenz

ist, dass man auch einen ÖV in der Nacht hat, für die Leute im Ausgang und für die Leute, die dann arbeiten müssen.

Zu den Anträgen: SVP und FDP fordern, dass mindestens die Kostendeckung des Restangebotes erreicht werden soll. Dieser Antrag ist unnötig und unflexibel. Das Wirtschaftlichkeitsgebot gilt für das Nachtnetz genauso wie für das restliche ZVV-Angebot. Es wird auch erwartet, dass das Nachtnetz in etwa den gleichen Kostendeckungsgrad erreichen wird. Das Problem bei Ihren Forderungen ist einfach, dass man dann relativ unflexibel ist. Man weiss zum Beispiel, bei Angebotsausbauten hat man häufig kurze Kostendeckungsgradsenkungen, und hier hätte man dann sehr restriktive Grenzen für das Nachtnetz, was nicht dienlich wäre.

Zum Antrag der GLP der Forderung einer Prüfung eines Nachtnetzes von Donnerstag auf Freitag und zur Aussage, dass das mit dem jetzigen Antrag unmöglich sei: Das stimmt meiner Meinung nach so nicht. Es gibt nach wie vor die Möglichkeit, das Nachtnetz anzupassen. Und wir haben ja mit dem Nichtabschreiben des Postulates der EVP (KR-Nr. 180/2018) auch gefordert, dass man nochmals beleuchten soll, wie das bezüglich des Ausbaus von Donnerstag- auf Freitagnacht aussieht.

Zum Argument der Kostenwahrheit: Dieses ist wirklich falsch, denn die höheren Kosten werden durch eine massiv höhere Auslastung kompensiert. Dies führt zum gleichen Kostendeckungsgrad. Es ist irrsinnig, wenn man jetzt ausgerechnet von einem kleinen Angebot eine volle Kostendeckung fordert, während man es vom Rest nicht will. Wenn die GLP ein Alleinstellungsmerkmal mit einem Strafzoll für junge Leute suchen will, darf sie das. Aber die SP wird das sicherlich nicht unterstützen. Wir finden, es soll die gleiche Kostenwahrheit für alle Nutzer des öffentlichen Verkehrs geben, für Junge wie für Alte.

Deshalb möchte ich mich herzlich bedanken, wenn Sie den Kommissionsantrag auf Abschaffung des Nachtzuschlags unterstützen, und dies so schnell wie möglich.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Der Kommissionspräsident Alex Gantner hat es ausgeführt, der ZVV ist mit der Überprüfung des Nachtangebotes einem Auftrag aus der letzten Strategieperiode nachgekommen. Er hat unter anderem das Nachtangebot durch seine Verkehrsplaner, aber auch die Transportunternehmen kritisch beleuchtet. Zwei Erkenntnisse sind für uns wichtig: Erstens ist die Ausdehnung auf weitere Wochennächte aufgrund der mangelnden Nachfrage wirtschaftlich nicht sinnvoll durchzuführen und ein Nachtnetz unter der Woche ist im Hinblick auf die Kosten nicht zu rechtfertigen. Zweitens

zeigt sich auch, dass ein ausgedünntes Tagesangebot zu erheblichen Mehrkosten führen würde. Diese Erkenntnisse lassen den Schluss zu, dass das seit 15 Jahren betriebene Nachtnetz massgeschneidert ist und vom Markt gut aufgenommen wird. Eine totale Neukonzeption drängt sich nicht auf. Was hingegen möglich ist, ist eine substanzielle Erweiterung, beispielsweise mit dem Halbstundentakt zwischen Zürich und Winterthur. Und gerade wegen der guten Marktaufnahme soll das Nachtangebot nicht mehr als Spezialangebot – es wäre der letzte Sonderfall im System – innerhalb des ZVV fungieren. Damit entfällt natürlich die Pflicht zur absoluten Kostendeckung und der Nachzuschlag kann aufgehoben werden.

Hinter diesen Zielen steht die FDP. Wir beantragen aber mit dem Minderheitsantrag Lucek, explizit festzuschreiben, dass sich der Kostendeckungsgrad des ZVV durch diese Massnahme nicht verschlechtern soll, was eine Fortschreibung der Forderung ist, dass die Wirtschaftlichkeit des Nachtnetzes den Anforderungen des übrigen Verbundangebotes zu entsprechen hat.

Aus unserer Sicht ist dies ein ausreichendes Signal in Bezug auf die Kostenfrage, und wir lehnen in diesem Sinne den Antrag der GLP ab. Er vermischt einerseits die Forderung nach Verursacherprinzip – etwas, das damals bei der Diskussion des Schiffsünflibers für die GLP noch kein so grosses Thema gewesen war – mit dem Angebotsausbau. Kostenwahrheit und Verursacherprinzip, das ist auch uns wichtig, nicht aber ein wenig sinnvoller Ausbau, der am Markt vorbei zielt. Der Antrag ist inhaltlich in Bezug auf die Kostenwahrheit falsch – das hat Rosmarie Joss eben auch dargelegt – und er kommt auch zeitlich zur Unzeit. Gerade weil, wie ausgeführt, ein erheblicher Teil der Jugendlichen diesen Nachzuschlag nicht löst und auch Erwachsene es immer wieder vergessen und es schwierig ist für die Angestellten des ZVV, dies durchzusetzen, macht es aus unserer Sicht wirklich wenig Sinn, eine Aufhebung anzukündigen und sie dann nicht so schnell wie möglich auch umzusetzen. Genau das wollen wir erreichen, wie wir es auch mit dem Kommissionsvorschlag eingebracht haben. Heute ist der Nachzuschlag eine Bussenfalle und im System absolut schwierig zu erklären. Es gilt so rasch wie möglich Klarheit zu schaffen, diesen Zuschlag abzuschaffen, und wir denken, es muss vonseiten des Kantonsrats ein starkes Signal an die Tarifpartner sein. Was möglich ist, wird sich dann auch noch zeigen.

Unterstützen Sie den Minderheitsantrag Lucek mit der Forderung der Kostendeckung und lehnen Sie den Antrag der GLP ab. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wir begrüßen das neu überarbeitete Nachtnetz-Konzept. Der Halbstundentakt zwischen Zürich und Winterthur ist angesichts der teils stark ausgelasteten Nacht-S-Bahn fast schon überfällig. Ebenso wichtig ist die Öffnung des Nachtnetzes für die Möglichkeit von Rückfahrten. So können auch Veranstaltungen in ländlicheren Regionen erschlossen und den ansonsten mangels Heimreisemöglichkeit mit dem Auto anreisenden Gästen ÖV-Verbindungen angeboten werden.

Als längst fällig erachten wir Grüne die Abschaffung des Nachtzuschlags. Der Nachtzuschlag ist eine Mühsal, die seit bald 20 Jahren besteht und abgeschafft gehört. Kurz vor der Abfahrt der Nachtbusse und Nachtzüge stauen sich vor den Billettautomaten die Nachtschwärmer, um noch schnell den Nachtzuschlag zu lösen, weil es diesen eben nicht als Abo gibt. Nicht selten geht er unabsichtlich – oder auch absichtlich – vergessen. Dieser alte Zopf soll endlich abgeschnitten werden.

Über die von der GLP geforderte Ausweitung des Nachtnetzes auf den Donnerstag könnte man ja gut diskutieren, das wird auch möglich sein, dem steht ja jetzt in der Strategie nichts entgegen. Weshalb die GLP aber weiterhin an der Strafmassnahme für Nachtschwärmer festhalten will, das ist für uns schlicht unverständlich.

In ihrem Minderheitsantrag klammert sich die SVP an ihren Fetisch, den Kostendeckungsgrad. Wir Grünen finden, der Kostendeckungsgrad des Nachtnetzes soll sich, wie auch der Kostendeckungsgrad des gesamten ZVV, am kantonalen Wirtschaftswachstum messen. Wir lehnen beide Anträge ab. Ich danke ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Der Nachtzuschlag soll so schnell wie möglich abgeschafft werden, wenn möglich per 1. Januar 2021, gleichzeitig mit der Senkung der Trasseepreise. Dennoch erwarten wir, dass sich der Kostendeckungsgrad des ZVV dadurch nicht verschlechtert und unterstützen entsprechend den Minderheitsantrag. Wir begrüßen es, dass der Nachtzuschlag abgeschafft wird, entsprechend werden wir den Einzelantrag der GLP zur Beibehaltung des Nachtzuschlags nicht unterstützen.

Gemäss Auskunft der Regierung gibt es Donnerstagnacht wenig oder noch zu wenig Bedarf an einem Nachtnetz, deshalb ist eine Ausweitung auf Donnerstag nicht oder noch nicht nötig. Wir unterstützen, wie gesagt, diesen Einzelantrag von Franziska Barmettler nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als ich vor mehr als 20 Jahren meine Schreinerei gegründet hatte, waren die Aussichten auf die Rentabilität nicht gerade rosig. Mehr noch, nicht mal ein angemessener Kostendeckungsgrad stand in Aussicht. Dennoch war ich überzeugt, dass es ein Potenzial an Kundschaft gibt, welche die Freude an einzigartigen Massivholzmöbeln mit natürlicher Oberflächenbehandlung mit mir teilt (*Heiterkeit*), das ein kurzes Werbefenster. Nach einer gewissen Durststrecke hat mir die Geschichte recht gegeben. Und ähnliche Geschichten kann wohl auch der ZVV erzählen. Als 1990 das S-Bahn-Netz gestartet wurde, konnte beispielsweise noch nicht vorausgesagt werden, ob das jene Erfolgsgeschichte wird, die es heute darstellt.

Visionäre Ziele und innovatives Handeln bedingen den Mut zur Investition. Das kann bedeuten, dass der Kostendeckungsgrad für eine gewisse Zeit auch mal etwas unter das schweizweit einzigartig hohe Niveau fallen darf. Mit einem attraktiv gestalteten und dadurch gut frequentierten Nachtnetz können solche Investitionen wieder wettgemacht werden.

Das Anliegen des GLP-Antrages, zu prüfen, ob das ÖV-Angebot auch auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag auszudehnen sei, unterstützt die EVP, wie bereits erwähnt, auf jeden Fall. Zusammen mit der GLP hat die einstimmige Kommission darum den Regierungsrat beauftragt, in einem Ergänzungsbericht zur Strategie zu diesem Punkt und einigen weiteren Fragen Stellung zu nehmen. Für die neueren Mitglieder dieses Rates sei darauf hingewiesen, dass sich dieser Beschluss auf Seite 7 der Vorlage 5558b befindet. Jetzt einen anderen Antrag zu stellen, ist aus unserer Sicht nicht nur nicht mehr nötig, sondern auch viel zu eindimensional. Betreffend die Beibehaltung des Nacht-Aufpreises gelten die gleichen Argumente wie beim Minderheitsantrag von Christian Lucek. Ohnehin haben kürzliche Erfahrungen gezeigt, dass Fünfliber-Zuschläge bei der breiten Bevölkerung auf wenig Gegenliebe stossen und sogar Empörungswellen auslösen können.

Als Dienstleistung für die werten Medienschaffenden möchte ich nochmals mein durchaus druckreifes Quote aus dem Eintretensreferat wiederholen: Keine Innovation ohne Investition. Wir möchten, dass der ZVV weiterhin unternehmerisch handeln kann und werden darum weder dem Minderheitsantrag von Christian Lucek noch dem Antrag der GLP zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Dies ist eigentlich der Punkt an der ganzen ZVV-Strategie, der mich persönlich am meisten freut bei der aktuellen Weiterentwicklung, vielleicht auch, weil ich das Nachtnetz auch

selber noch regelmässig benütze. Auch politisch habe ich bereits 2015 in meiner zweiten Anfrage (KR-Nr. 289/2015) nach Amtsantritt Verbesserungsmöglichkeiten im Nachtnetz angesprochen. Explizit habe ich dort bereits Haltestellen stadteinwärts gefordert und es freut mich, dass auch dies nun entsprechend umgesetzt werden soll. Auch muss man dank des Halb- beziehungsweise Viertelstundentakts im Ausgang nicht mehr alle Minuten auf sein Handy schauen, um nicht wieder eine ganze Stunde auf den nächsten Nachtbus warten zu müssen. Dies ist eine erfreuliche Verbesserung. Ebenfalls begrüssen wir die Abschaffung des Nachtzuschlags, wie ich dies bereits in meinem Eintretensvotum gesagt habe. Dieser alte Zopf ist systemfremd und es ist richtig, dass er nun endlich abgeschnitten wird. Das Argument des Kostendeckungsgrads im Nachtnetz so stark zu betonen, ist im Vergleich zum restlichen ZVV schlichtweg unverständlich und nicht kongruent. Die Alternative Liste gratuliert daher dem ZVV und Frau Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh zur gelungenen Weiterentwicklung der Nachtnetzstrategie. Wir werden die beiden rückwärtsgewandten Minderheitsanträge entsprechend ablehnen.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Die Regierung geht nach dem Verzicht auf den Schiffsfünfliber in die Offensive und möchte heute unsere Einwilligung für den Verzicht auf den Nachtfahrfünfliber einholen. Die gegenüberliegende Ratsseite freut sich, denn so kann man das junge Ausgehvolk vom störenden Nachtzuschlag entlasten und gleichzeitig meint man, dass dadurch die Motivation erhöht wird, vermehrt den ÖV für den nächtlichen Ausgang zu benutzen. Ich erinnere: Im letzten Jahr behandelten wir in diesem Rat die PI 340/2012. Ich weiss, diese Vorlage ist noch nicht fertig behandelt. Die politische Stossrichtung ist aber klar: Es soll eine klare Kostentransparenz im motorisierten Strassenverkehr tief in die Materie erstellt werden. Mit der Abschaffung des Nachtzuschlags werden wir diesem Credo und uns selbst bereits nach wenigen Monaten untreu, denn dieser Nachtzuschlag soll die berechtigten Mehrkosten für die zusätzliche Nachtarbeit des Personals ausgleichen, auch wenn es den öffentlichen Verkehr betrifft.

Somit kommen wir zum nächsten Thema: Förderung der Nachtarbeit für Party mittels öffentlichen Geldern und Infrastruktur. Wir geben Tausende von Franken für Prävention von Missbrauch zu Themen – weiss der Teufel, was alles – aus. Und hier animieren wir die Gesellschaft zum Gegenteil, mit Unterstützung des Staatspersonals und öffentlichen Geldern, zum Leidwesen des Volksteils, der die Nacht für

die angedachte Nachtruhe gebrauchen möchte, übrigens auch Tier und Natur.

Weiter konnten wir uns minutenlang die Voten in der Budget-/KEF-Debatte (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) wegen Fluglärm, zum Beispiel zwischen 22 Uhr und 23 Uhr anhören. Eisenbahnlärm in der Nacht ist anscheinend nicht störend und nicht gesundheits-schädigend. Der Zürcher Fluglärmindex, kurz ZFI genannt, löst jeweils beim Erscheinen der neusten Zahlen grosse Aufmerksamkeit aus. Vielleicht sollten wir uns nach der heutigen Abstimmung Gedanken über einen neuen Index machen, zum Beispiel ZEI, Zürcher Eisenbahnindex. Das Limmattal wäre sicherlich dankbar für ein solches Werkzeug, denn das besagte Gebiet wird neben abfliegender Fluglärm jede und die ganze Nacht vom grössten Rangierbahnhof der Schweiz sowie von dessen Güterverkehr beschallt. Dies interessiert die Wenigsten in diesem Raum.

Ein Ja zur Abschaffung des Nachtfünflibers heisst weiter Ja zur Förderung Richtung 24-Stunden-Gesellschaft. Mit dieser Angebotserweiterung wird die Nachfrage selbstredend erhöht und führt zu weiteren Engpässen in allen Bereichen des Personals und der Infrastruktur. In diesem Thema unterscheidet sich der ÖV kaum vom MIV.

Die SVP sagt unter der Bedingung des gleichbleibenden Kostendeckungsgrades zu, ist sich aber gleichzeitig sehr wohl bewusst, dass die Auswirkungen dieser Massnahmen beobachtet und eventuell sogar nachkorrigiert werden müssen. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Ich spreche noch zum Einzelantrag GLP/Barmettler. Der auf den letzten Drücker eingereichte Fünfer-und-Weggli-Antrag, wie ihn Manuel Sahli genannt hat, zeigt, dass auch die GLP ein gewisses Unbehagen gegenüber der Abschaffung des Zuschlags hegt. Dem Verweis auf das Verursacherprinzip ist einige Sympathie entgegenzubringen, das gebe ich zu. Doch gleichzeitig wird die zeitliche Erweiterung auf Donnerstagabend gefordert. Die kolportierte Nachfrage wird von der Marktbeobachtung des ZVV jedoch nicht gestützt. Eine derartige Ausweitung würde ein teures Angebot für Wenige bedeuten und ist abzulehnen. Wir verweisen auch auf den geforderten Ergänzungsbericht zum Postulat 180/2018, der unter anderem diese Ausdehnung des Nachtnetzes prüfen soll. Die Begeisterung der Wochenendnachtsnetznutzer, welche sich nun auf die Abschaffung des Zuschlags freuen – das können Sie mir glauben –, würde sich in engen Grenzen halten, wenn sie das Donnerstagsvergnügen von ein paar Wenigen zu finanzieren hätten. Politisch ist das von der GLP

ziemlich mutig. Wir wollen euch davor bewahren und lehnen diesen Antrag ab.

Ich habe vorhin im Votum der SP auch gehört, dass die Vorteile des Ausbaus des Angebotes und der Abschaffung des Zuschlags nun doch geschätzt werden. Ihnen ist es jedoch einfach wurst, was das Ganze kostet. Das ist es uns nicht. Wir sind auch der Meinung, dass man auf den Zuschlag verzichten kann, solange es kostenneutral gestaltet werden kann. Das ist der kleine Unterschied. Deshalb stimmen Sie dem Minderheitsantrag der SVP und FDP zu und lehnen Sie den GLP-Antrag ab.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich danke Christian Lucek für seine guten Absichten. Ich habe noch eine Bemerkung zum Minderheitsantrag von SVP und FDP: Dieser Antrag tönt zwar gut. Der Nachtfünfliber wird abgeschafft unter der einzigen Bedingung, dass der Kostendeckungsgrad des ZVV nicht verschlechtert werden darf. Denkt man diese Forderung zu Ende, tauchen aber einige Fragezeichen auf: Was heisst das denn konkret? Negative Abweichungen wären durch Tarifmassnahmen, Sponsoring oder Anpassungen am Angebot auszugleichen. Das heisst, von Sponsoring abgesehen, das Angebot durch die Hintertür verteuern oder zurückfahren. Das ist kein liberaler Ansatz und nützt den Jungen auch nichts. Wir lehnen diesen Minderheitsantrag ab.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Der Nachtzuschlag war eine gute Sache, mit dem das Nachtangebot bei der Einführung finanziert wurde. Nur kann man heute sagen: Irgendwie hat der Nachtzuschlag seine Zeit gehabt. Die gesellschaftlichen Bedürfnisse haben sich geändert. Viele Junge verstehen nicht, warum sie einen Zuschlag bezahlen müssen und warum das Nachtangebot nicht Teil eines Regelangebotes ist. Viele ältere Personen oder vor allem Eltern sind dankbar, dass es das Nachtangebot gibt, damit ihre Jungen sicher nach Hause kommen. Es gibt auch viele Leute, die schlicht vergessen, den Nachtzuschlag zu zahlen; übrigens nicht nur Junge, auch viele Ältere. Es ist tatsächlich so, dass heute die Akzeptanz dieses Nachtzuschlags leider nicht mehr gross ist und dass er auch eine grosse Bussenfalle ist. Deshalb haben wir vom Zürcher Verkehrsverbund, vom Verkehrsrat, aber auch seitens der Regierung gesagt: Es braucht jetzt einen beherzten Entscheid, es braucht jetzt eine Aufhebung dieses Nachtzuschlags. Damit wird das Nachtangebot ein Teil des Grundangebotes des ZVV, was es ja eigentlich auch ist.

Zum Antrag der SVP und der FDP kann ich einfach sagen: Der Kostendeckungsgrad, ob das nun so steht oder nicht, wird durch dieses Nachtangebot nicht verschlechtert, einfach deshalb, weil das Nachtangebot eine kleine, aber attraktive Nische ist. Unser Geschäft im ZVV ist das Tagesangebot mit derzeit 1,7 Einstiegen, das ist das Geschäft und hier kommen auch die Einnahmen. Hinzu kommt, dass wir davon ausgehen, dass das behutsam ausgebaute Nachtnetz zu einer Attraktivitätssteigerung führen wird, dass es mehr gebraucht wird und insgesamt auch wieder zu Mehreinnahmen für den öffentlichen Verkehr kommen wird. Was immer Sie entscheiden, es wird nichts daran ändern, dass der Kostendeckungsgrad für uns mit der Abschaffung des Nachtzuschlags nicht verschlechtert wird.

Nun zum Antrag von Frau Kantonsrätin Barmettler: Dieser Einzelantrag ist aus meiner Sicht klar abzulehnen, weil schon die Grundannahmen, liebe GLP, die Sie treffen, nicht stimmen, zum Beispiel die Nachfrage in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag. Wir haben im Rahmen der Erarbeitung unseres Konzeptes sehr intensiv evaluiert und müssen Ihnen einfach sagen: In der Nacht von Donnerstag auf Freitag sind im Schnitt dreimal weniger Leute unterwegs als am Wochenende. Die Nachfrage ist einfach nicht da. Die Nachfrage am Donnerstag ist auch nur unwesentlich höher als an anderen Wochentagen, der Donnerstag ist halt einfach ein gewöhnlicher Wochentag. Oder anders ausgedrückt: Es hätte 70 Prozent weniger Nachfrage auf dem Nachtnetz, und da kommt schon auch mein Kostenbewusstsein ins Spiel. Ich denke, wir sollten jetzt nicht etwas einführen, von dem wir von Anfang an schon wissen, dass es so die Kosten definitiv nicht decken würde, zumindest am Donnerstag. Es liegt also auf der Hand, dass sich ein Nachtangebot für diese wenigen Fahrgäste nie und nimmer rentieren würde, selbst wenn man den Nachtzuschlag noch behalten würde.

Aber auch die Begründung für die Beibehaltung des Nachtzuschlags, die Sie, liebe GLP, anbringen, blendet die Fakten aus. In den letzten 17 Jahren hat sich das Nachtnetz am Wochenende vollständig etabliert. Mit dem geplanten Angebotsausbau wird auch die Nachfrage – ich habe es erwähnt – nochmals steigen. Prognosen zeigen, dass dann der Kostendeckungsgrad des Wochenendnachtnetzes auch ohne Zuschlag im Durchschnitt des Tagesangebotes des ZVV sein wird. Insofern werden hier auch unter dem Aspekt eines allfälligen Mobility Pricings, wie Sie es genannt haben, keine falschen Anreize gesetzt. Man müsste schon eher von einem Gleichbehandlungsgebot aller unserer Fahrgäste sprechen, die den ZVV nutzen. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen,

diesen Antrag abzulehnen und der Mehrheitsmeinung der KEVU zu folgen. Vielen Dank.

Abstimmung I

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung II

Der Kommissionsantrag wird dem Antrag von Franziska Barmettler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

e) Neue Mobilitätsangebote Qualitätssteuerung Fahrgastinformation

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Vertrieb

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Beim Vertrieb hat die KEVU eine Ergänzung eingebracht, dass allfällige Schliessungen von Verkaufsstellen möglichst frühzeitig und umsichtig zu planen und zu kommunizieren seien. Hintergrund ist hier die Tatsache, dass bereits heute jedes dritte Ticket digital bezogen wird, und die Tendenz ist hier weiter rasch steigend. Daher wird es beim Betrieb wohl zu weiteren Anpassungen kommen, vor allem dort, wo er personalintensiv ist. Die ergänzende Formulierung wird als Guideline für den ZVV verstanden, damit weitere Veränderungen strukturiert und mit genügend Vorlauf und entsprechenden Informationen der Öffentlichkeit vollzogen werden können.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Hindernisfreier öffentlicher Verkehr

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Umwelt

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Schon in der Eintretensdebatte ist der Bereich «Umwelt» entsprechend angetönt beziehungsweise ist schon darauf hingewiesen worden. Hier wird der Volkswirtschaftsdirektion und dem ZVV ein neuer Auftrag erteilt, der mit den Anpassungen und den Zielen – Stichworte hier: Dekarbonisierung und klimaverträgliches Angebot – zusammenhängt. Es soll eine Strategie vorgelegt werden, wie die verbleibenden dieselbetriebenen Verkehrsmittel, vor allem Busse und Schiffe, durch klimafreundlich angetriebene Verkehrsmittel ersetzt werden können. Der Auftrag ist vom ZVV in den Beratungen verstanden worden, und wir freuen uns auf eine differenzierte Auslegeordnung und einen Fahrplan mit Meilensteinen in eineinhalb Jahren. Ansätze haben wir ja auch bereits erhalten, nämlich mit Antworten auf die Anfrage 228/2019, Umstellung der Buslinien des ZVV auf CO₂-arme Antriebstechnik, und Antworten auf die Anfrage 295/2019, CO₂-Ausstoss der Schifffahrt im Kanton Zürich.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Marktbearbeitung

Minderheitsantrag: Christian Lucek, Sandra Bossert, Konrad Langhart, Ulrich Pfister:

Der öffentliche Verkehr wird in jenen Fällen als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, in denen er diese Dienstleistung wirtschaftlich erbringen kann.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Hier geht es ähnlich wie beim Nachtnetz um die Positionierung des ÖV beim Freizeitverkehr. Dieser ist ein anderes Segment mit vielen anspruchsvollen Facetten, wie Saisonalität, Wetter, die bestehende Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr. Es ist mit einer Anfrage (*KR-Nr. 124/2019*) in der letzten Woche der alten Legislatur ebenfalls aufgenommen worden. Die KEVU hat während der Beratungen einen Überblick über alle bestehenden Angebote und Kombiprodukte erhalten und der ZVV ist mit den Betreibern von Freizeitstandorten beziehungsweise Freizeit-Hubs laufend im Gespräch für neue Lösungen, für neue Produkte.

Die KEVU-Mehrheit möchte mit einer geringfügigen Umformulierung das Thema «Freizeitverkehr» etwas mehr auf die Agenda bringen, mit dem Ziel, dass der Marktanteil langfristig erhöht werden kann. Eine Minderheit stützt den Antrag des Regierungsrates, der in diesem Bereich defensiver formuliert ist.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Auch hier geht es um die Wirtschaftlichkeit. Es geht um die Zielsetzung einerseits bei diesen Freizeiterlebnissen, dass der ÖV auch dazu genutzt wird. Das ist natürlich zu begrüssen, doch nicht um jeden Preis. Die Angebote müssen wirtschaftlich erbracht werden können. Der Minderheitsantrag fordert diese Ergänzung als Richtschnur für die geplanten Angebotserweiterungen und ist eine logische Konsequenz aus der Wirtschaftlichkeitsforderung, wie wir sie schon bei den letzten Minderheitsanträgen eingebracht haben. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Freizeitverkehr wächst noch schneller als alle anderen Nutzungen. Da hinkt der öffentliche Verkehr hinterher und muss sich noch weiter bemühen, seinen Marktanteil zu vergrössern. Da ist in der heutigen Zeit die Beschränkung auf wirtschaftlich gewinnbringende Dienstleistungen viel zu wenig. Nein, der Anteil muss wachsen, um auch die Freizeitziele vor Automassen zu verschonen. Auch den Ausbau von Parkplätzen wollen wir uns allen ersparen, sondern schlank mit dem ÖV auch diese Ziele anfahren und die Natur um das Freizeiterlebnis herum geniessen.

Darum unterstützen wir hier die KEVU-Mehrheit und lehnen den einseitigen Blick auf den finanziellen Gewinn ab. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Wir von der FDP sehen es etwas weniger pathetisch als jetzt gerade von Felix Hoesch gehört, trotzdem lehnen wir den Minderheitsantrag Lucek ab. Wir sehen zwar inhaltlich in Bezug auf das Angebot keine namhaften Differenzen zur SVP. Ich glaube, wir sind uns einig, dass der ZVV sich als effizienter und zuverlässiger Zubringer auch für Freizeiterlebnisse positionieren soll. Das ist ja ein Anliegen, das bereits in der letzten Strategie ausgeführt wurde. Es ist sicherlich so, dass der Freizeitverkehr einen grossen Anteil am Verkehr des Kantons Zürich einnimmt und dass der ÖV im Freizeitverkehr weniger gut aufgestellt ist als im Pendlerverkehr. Mit der Strategie möchten wir nun den Auftrag geben, dass der ZVV auch verstärkt darauf achtet, den Marktanteil in diesem Segment zu erhöhen. Wir sind der Meinung, dass dank der Forderung in Bezug auf die Kostendeckung die Wirtschaftlichkeit für den ZVV auch in diesem Segment des Freizeitverkehrs selbstverständlich ist und es in diesem Sinne den Minderheitsantrag Lucek nicht braucht. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Die Kommissionsmehrheit – und da sind wir sehr froh – ist in diesem Punkt dem Antrag der Grünen gefolgt und vertritt also die Ansicht, dass im Bereich des Freizeitverkehrs für den ÖV ein grosses Ausbaupotenzial besteht. Ja, der ZVV kann hier noch Marktanteile, und zwar einige, dazugewinnen. Da möchte ich auch Kollega Lucek sagen: Genau das Zugewinnen von Marktanteilen ist halt eben wirtschaftlich. Daher verstehe ich nicht ganz, was Sie mit Ihrem Minderheitsantrag wollen. Während beim Pendlerverkehr der Marktanteil des ÖV bei 50 Prozent liegt, ist er beim Freizeitverkehr deutlich unter 30 Prozent. Und man muss sich auch vor Augen halten, dass der Freizeit- und Einkaufsverkehr weit mehr als die Hälfte des Verkehrs im Kanton Zürich ausmacht. In der Antwort auf die Anfrage von Hans-Jakob Boesch, Marc Bourgeois und Weiteren betreffend «Freizeitverkehr vermehrt mit ÖV abwickeln» (*KR-Nr. 124/2019*), also eine Forderung, die wir Grüne sehr unterstützen – diese Anfrage stammt vom 15. April 2019 –, führt die Regierung verschiedene Felder auf, auf denen der ZVV sich stärker engagieren muss, zum Beispiel beim Partnermarketing mit anderen Freizeitangeboten oder bei der Erarbeitung von Kombi-Angeboten, zum Beispiel mit Museen oder auch wieder mit Freizeitangeboten. Es gehört dazu aber auch etwa die bessere Kombination von Velo- und ÖV-Verkehr, dass man mit dem Velo besser zum ÖV gelangen kann, wenn man in der Freizeit eine Velotour macht. Oder dann sollte eben grundsätzlich, finden wir, der ÖV als Freizeitverkehrsmittel noch etwas stärker und besser vermarktet werden. Wir sagen damit nicht, dass der ZVV das nicht tut, das ist selbstverständlich, aber wir möchten hier einfach noch ein bisschen nachdrücken, denn wir glauben, dass es hier Ausbaupotenzial gibt.

Da die Kommissionsmehrheit ja den Grundsatz in der Strategie verankert hat, dass der ZVV mit seinem Angebot zum Dekarbonisierungsziele beitragen soll – darüber sind wir sehr froh, dass wir diesen Weg gemeinsam gehen können –, ist es klar, dass auch beim Freizeitverkehr etwas geschehen muss. Das Angebot im Freizeitverkehr soll eben auch zur CO₂-Reduktion in unserem Kanton beitragen, dass etwas mehr Leute den ÖV benutzen und vielleicht das Auto doch ab und zu und öfter zu Hause lassen. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Sehr viel Verkehr generiert die Freizeitgestaltung, besonders auch in und aus den Städten. Aus diesem Grund ist es uns wichtig, den öffentlichen Verkehr als effizienten und

zuverlässigen Zubringer für Freizeiterlebnisse zu fördern sowie attraktiv und bekannt zu machen, damit möglichst viele auch in der Freizeit auf den ÖV umsteigen. Wir unterstützen die KEVU-Mehrheit.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Auch beim Freizeitverkehr gilt, dass die Erschliessung eines neuen Angebotsbereiches anfänglich unwirtschaftlich sein könnte. Und auch hier fasst mein leicht verständlicher und medienfreundlicher, kurzgefasster Leitsatz die Problematik dieses Antrages bestens zusammen: Keine Innovation ohne Investition! Die EVP wird diesem Minderheitsantrag nicht zustimmen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Der Sprecher der Verbotspartei ist jetzt draussen, Herr Forrer, ich muss trotzdem auf Sie replizieren: Wenn er diesen Minderheitsantrag richtig gelesen hätte, dann müsste er ihn unterstützen, denn was sagt Kollega Lucek? Kollega Lucek sagt, der öffentliche Verkehr werde in jenen Fällen als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, in denen er diese Dienstleistung wirtschaftlich erbringen kann; wirtschaftlich – hallo, Herr Forrer? – wirtschaftlich erbringen kann. Und Kollega Forrer, wirtschaftlich erbringen kann der ÖV das auf kurze Distanzen. Er kann es auf Teilen des ZVV-Netzes. Aber wer einmal Skifahren gegangen ist – ich weiss nicht, ob Kollega Forrer noch Ski fährt in seinem Alter (*Heiterkeit*) –, wer einmal Skifahren gegangen ist übers Wochenende, der sieht, dass die Bürgerinnen und Bürger und die Steuerzahler stehen. Und sie stehen auch auf der Strasse. Also müssen der MIV und der ÖV zusammen funktionieren. Was ich heute Morgen wieder von dieser Verbotspartei wieder gehört habe, waren vor allem Einschränkungen, Einschränkungen auf jeder Seite, sehr schön dargelegt vom JUSO-Vertreter vorher in der Fraktionserklärung (*siehe Traktandum «Verschiedenes»*): Verbot, Verbot, Verbot. Aber wer zahlt denn eigentlich hier die Steuern? Wer arbeitet hier? Und wer wird behindert in diesem Kanton? Das sind viele, viele Pendler, die zu ihrer Arbeit fahren und aufgrund Ihrer Verbotspolitik behindert werden. Und was machen Sie? Sie haben als Hauptthemen das Anziehen von Uniformen und von Arbeitskleidern und solche Sachen, die man noch vergüten solle. Das steht bei Ihnen ganz oben. Aber was wichtig ist, dass dieser Kanton weiter seine volkswirtschaftliche Leistung erbringen kann, das interessiert Sie wenig. Der Rubel rollt ja. Also, Herr Forrer, unterstützen Sie den Minderheitsantrag Lucek. Der macht Sinn. Es geht darum, dass man diese Dienstleistungen, wenn sie wirtschaftlich erbracht werden können, tun kann – und sonst soll man es lassen. Ich danke Ihnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Kollege Hans-Peter Amrein, dein Votum in Ehren, aber ich möchte einfach daran erinnern: Wir reden gerade über den Freizeitverkehr, wir reden nicht über den Pendlerverkehr. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist beim Freizeitverkehr etwas geringer als beim Pendlerverkehr, gleichwohl ist er auch da. Und der mit dem Skifahren: Wir haben im Kanton Zürich leider keine Skigebiete. Ich glaube, die Zeiten sind vorbei. Wir haben auch nicht genug Schneekanonen. Also auf dem Gras würde ich im Kanton Zürich nicht Ski fahren. Ich danke Ihnen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ja, Kollega Forrer, wir haben zum guten Glück solche Politikkanonen wie Sie. Solche Politikkanonen wie Sie, die nicht immer ganz gerade schiessen können, aber die sicher das erzählen, was gewisse Kolleginnen und Kollegen von Ihnen hören wollen. Und dafür werden Sie ja jetzt auch Fraktionspräsident und können dann versuchen, etwas gerader zu schiessen, wenn Sie es noch ein paarmal geübt haben. Der Freizeitverkehr funktioniert nicht für sich alleine. Ein Trassee steht sowohl für die Pendler wie auch für den Freizeitverkehr da. Und der Freizeitverkehr, wo man ihn auf die Schiene bringen kann, macht Sinn. Und dagegen wenden wir uns ja gar nicht. Wir wenden uns dagegen, dass man hier wieder eine Verbots- und Verhinderungspolitik macht, wie Sie, die Grünen und der JUSO-Vertreter sie vorher vertreten haben, die null und nichts bringt, um die Probleme dieses Kantons zu lösen. Und die sind ganz klar die Massenzuwanderung, das ist die Bevölkerung, die massiv steigt. Und diese Bevölkerung hat ein Verkehrsbedürfnis sowohl im ÖV wie auch im MIV, und dieses Bedürfnis muss entsprechend bearbeitet werden, sodass beide Verkehrsträger nebeneinander funktionieren können. Und das machen Sie nicht, Herr Forrer, sondern Sie machen hier eine Verhinderungspolitik.

Also, unterstützen Sie den Minderheitsantrag Lucek und machen Sie das, was Sinn macht, und nicht das, was von der Verbotspartei und von den JUSO kommt.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Tarif
Wirtschaftlichkeit

Keine Bemerkungen; genehmigt.

II. Langfristige Angebotsplanung

Minderheitsantrag: Thomas Wirth, Franziska Barmettler

Die Planungen ... sind voranzutreiben.

Die Stadtbahnstrategie und ...

... bzw. Tramnetzes dar.

III. ...

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Wir sind hier bei der langfristigen Angebotsplanung. Bei meinem Referat zum Eintreten habe ich schon gesagt, dass der erste Teil ein ganz wichtiger Teil im grünen Bereich ist, beziehungsweise dieser hier unverändert weitergelebt werden kann. Da geht es um die Leistungsfähigkeit der Stammstrecken der S-Bahn und die ganze Entflechtung vom Fern- und Güterverkehr. Es gibt aber noch einen zweiten Abschnitt bei der langfristigen Angebotsplanung, und hier möchte die Mehrheit der KEVU einen Zusatz einbringen, dass nämlich die Qualität der Anbindung aller Bezirke an Infrastrukturen überregionaler Bedeutung mindestens erhalten bleiben solle.

Der Hintergrund hier sind einmal mehr, wie wir das in anderen Abschnitten der Strategie schon diskutiert haben, die attraktiven Reisezeiten, dass man nicht umsteigen muss, vor allem dann, wenn man sich an ein Angebot gewöhnt hat. Eine Änderung von Umsteigezeiten ist unattraktiv und kommt einem gefühlten Abbau der ÖV-Dienstleistungen gleich. Wieso das alles thematisiert worden ist, ist vor allem die angedachte Streichung gewisser direkter Verbindungen, einerseits zwischen dem rechten Seeufer und dem Flughafen Zürich, aber auch vom rechten Seeufer in andere Richtungen im Kanton.

Eine Minderheit möchte hier dem Wording der Regierung folgen und diesen Zusatz nicht in die Strategie einbringen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Dieser Antrag der SVP tönt schön: Alle Bezirke sollen weiterhin mindestens gleich gut an wichtige Knotenpunkte angebunden sein. Während SP und Grüne diese Zementierung des Status quo gerne entgegennehmen, ist die Motivation der SVP eine ganz andere: Die Herren aus Herrliberg (*Anspielung auf den Wohnort von Altbundesrat Christoph Blocher*) möchten den Wegfall

der Direktverbindung zum Flughafen ab 2035 vermeiden. Sie sind nicht bereit, trotz sehr guten Umsteigeverbindungen am Zürich-Hauptbahnhof den Zug zu wechseln. Das Begehren ist schon rein technisch nicht lösbar, weil mit dem STEP-Ausbauschritt 2035 auch ein Angebotskonzept verbunden ist, das eine maximale Auslastung der Infrastruktur ermöglicht. Damit sieht das Angebot am rechten Zürichseeufer acht Züge pro Stunde und Richtung vor, was eine deutliche Verbesserung gegenüber heute darstellt. Direktverbindungen vom rechten Seeufer zum Flughafen sind bei diesem Angebotskonzept jedoch nicht mehr trassierbar.

Der ZVV optimiert sein Angebot ständig im Sinne der Allgemeinheit und wir haben die Leitlinien dazu in der Strategie definiert. Sonderwünsche sind jedoch fehl am Platz und führen insgesamt zu einer Verschlechterung.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung unseres Minderheitsantrags.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Franziska Barmettler, ich muss da doch entschieden widersprechen. Sie haben soeben gesagt, es sei ein SVP-Antrag. Ich mache darauf aufmerksam: Wir sprechen über den Minderheitsantrag, den Sie zu zweit mit Thomas Wirth unterzeichnet haben, und er steht dem Kommissionsantrag gegenüber. Es ist also nicht ein SVP-Antrag und schon gar nicht von Herrliberg motiviert. Einfach damit das klargestellt ist.

Die durch die Kommission eingebrachte Ergänzung zum Erhalt der Anbindungsqualität aller Bezirke – aller Bezirke – an wichtige Infrastrukturen ist naheliegend und sie ist offen formuliert. Wer will schon, dass künftig Angebote verschlechtert werden! Die Opposition der Minderheitsantragsteller richtet sich vermutlich auf die Causa «S16», das haben Sie soeben bestätigt, wo mit dem Ausbauschritt 2030 ein Umsteigen erforderlich wird, wenn man zum Flughafen gelangen will. Inwiefern dies vor dem Hintergrund weit wesentlicherer Verbesserung überhaupt als Verschlechterung angesehen wird, ist fraglich. Thomas Wirth stört sich wohl eher daran, dass es sich um eine Verbindung zum bösen Flughafen handelt.

Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die SP unterstützt die Forderung, dass die Qualität der Anbindung aller Bezirke zu wichtigen Infrastrukturen mindestens erhalten bleibt. Wieder setzen wir uns für die Besitzstandswahrung ein. Die konkrete Frage, die wir bezüglich der Anbindung der Goldküste an den Flughafen eben gehört haben, war für uns überhaupt

nicht entscheidend, sondern es geht für uns um eine andere Thematik: Wir sind der Überzeugung, dass es für die Dekarbonisierung unserer Gesellschaft notwendig ist, dass es ein weiteres Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gibt und eine Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig ist. Wenn man das will, muss man sich fragen: Was sind denn die Voraussetzungen, um dies zu erreichen?

Es ist nämlich so: Wer auf ein Auto verzichten will, für den ist es wichtig, dass das ÖV-Angebot eine grosse Verlässlichkeit bietet. Infrastrukturen von überregionaler Bedeutung sind häufig auch sehr wichtige Arbeitsplatzgebiete. Es ist wesentlich wichtiger, wie man zum Arbeitsplatz gelangt. Wenn man ab und zu einmal in die Ferien fliegt, ist es eigentlich nicht so relevant, ob man halt einmal umsteigen muss oder nicht. Wer auf ein Auto verzichten will und heute bei der Wohnortswahl schaut, wo er dann hinziehen will, achtet darauf, was für ein ÖV-Verbindungspotenzial dieser Ort bietet. In welche wichtigen Regionen habe ich gute Verbindungen? Wo könnten in Zukunft potenziell gute Arbeitsplätze für mich sein, die ich gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichen kann, ohne dass ich eben ein Auto brauche. Aufgrund solcher Überlegungen wählen heute viele Leute ihre Wohnsitze. Das heisst, die Verbindungsqualität zu wichtigen Regionen und Infrastrukturen muss genau für diese Leute, die den Weg hin zum öffentlichen Verkehr, weg vom Auto, machen wollen, langfristig gewährleistet bleiben. Sonst hat der öffentliche Verkehr gegenüber dem Auto keine Chance. Dies kann jetzt im Konkreten beispielsweise bedeuten, dass es wichtig ist, dass die Anbindung des Limmattals an die Region Basel gewährleistet ist, oder eben von gewissen Regionen in Richtung des Arbeitsplatzgebietes um den Flughafen.

Uns ist bewusst, dass dieser Artikel nicht garantiert, dass bestehende direkte Verbindungen auch unbeschränkt bleiben, sondern es geht eben genau darum, dass man hier die Qualität festschreibt. Es muss weiterhin möglich sein, dass es Anpassungen des Liniennetzes gibt. Aber wir möchten dem ZVV den Auftrag geben, dass die Qualität der Verbindungen bleibt und diese gut angeschaut werden. Am besten würde dies in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen gemacht werden. Im Sinne einer Förderung des öffentlichen Verkehrs werden wir hier dem Kommissionsmehrheitsantrag zustimmen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP unterstützt den Mehrheitsantrag, und das ist, wie Christian Lucek richtig gesagt hat, der Kommissionsantrag. Es handelt sich nicht um einen Antrag der SVP. Wer hier alleine steht, ist die GLP und nicht eine andere Partei.

Natürlich ist bereits erwähnt worden, es gehe hier um die Anbindung des Bezirks Meilen an den Flughafen, es gehe um die Causa «S16». Es ist aber vielmehr so, dass es um die grösser angelegte Frage des Angebots im Grundsatz geht. Es geht, wie der Kommissionspräsident bereits gesagt hat, um attraktive Reisezeiten. Für bestimmte Bezirke sind wichtige Korridore und die Frage, wie man mit den Veränderungen des Angebotes umzugehen hat, eine zentrale Frage. Es ist doch so, dass Verkehrsbeziehungen, auf die sich die Leute eingerichtet haben, ihnen wichtig sind. Das wurde auch bereits gesagt: Es geht ja nicht nur um die Freizeit, es geht vor allem auch um das Pendeln und die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze. Und bei allem Ausbau, bei aller Angebotsveränderung soll eben auch die Anbindung der Bezirke eine wichtige Grösse sein, die Anbindung aller Bezirke an die wichtigen Verkehrsbeziehungen. Höhere Frequenzen oder auch Niederflurigkeit werden vielleicht nicht überall als Fortschritt angesehen, wenn ein Umsteigen notwendig wird. Das mag so sein. Wenn Neues kommt, muss manchmal auch Bestehendes aufgegeben werden, dessen sind wir uns bewusst. Wir wollen aber mit diesem Mehrheitsantrag erreichen, dass die Qualität der Anbindung in allen Bezirken nicht zu leiden hat. Es ist uns klar, es gibt kein Recht auf Besitzstandswahrung, auch in diesem Bereich nicht, wir möchten aber in der ZVV-Strategie verankert haben, dass die Anbindung aller Bezirke ein Qualitätsmerkmal und ein wichtiges Kriterium ist und auch für die Zukunft in der Strategie einen Platz haben soll. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Kommissionsantrag will, dass die Qualität der Anbindung an Infrastrukturen überregionaler Bedeutung mindestens erhalten bleibt, das haben wir jetzt schon ein paarmal gehört. Aber was wir nicht gehört haben, oder ich habe es überhört: Das Ganze führt zu einem Korsett bei der Linienplanung und behindert ohne Not die zukünftige Planung des ZVV.

Der Antrag wurde gestellt, das haben wir jetzt auch schon mehrmals gehört, weil vier Gemeinden um ihre direkte Verbindung an den Flughafen bangen. Vergessen geht dabei, dass eine viel grössere Region, namentlich das Limmattal, davon profitieren könnte. Und was ich auch noch nicht gehört habe, ist, welches die andere Verbindung von überregionaler Bedeutung sein soll, die sonst gestrichen wird, wie es von unserem Kommissionspräsidenten gesagt wurde.

Warum die SP diesen Antrag unterstützt, ist uns schleierhaft. In der Region Zürich haben wir das weltweit am meisten befahrene Schienennetz. Um dem zukünftigen Nachfragezuwachs standzuhalten, muss

dem ZVV die Planungsfreiheit gewährt werden. Wir unterstützen daher den Minderheitsantrag. Danke.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Es ist wahrscheinlich schon so, mit dem Weglassen dieses einen Satzes in diesem Abschnitt könnte man vermutlich manche Diskussion verhindern; Diskussionen nämlich, die zwangsläufig entstehen, wenn Veränderungen von Netzstrategie, Linienführungen, Transportketten und Umsteigebeziehungen geplant sind und dabei den Anliegen von Bezirken kein oder nur wenig Gehör geschenkt wird. Abgesehen davon sind Gespräche über Qualität stark vom jeweiligen Standpunkt abhängig.

Gleichwohl glauben wir, dass es für die Akzeptanz des ÖV generell und infolge dessen eine weiter gesteigerte Auslastung entscheidend ist, dass die Qualität der Anbindung der Bezirke mindestens erhalten bleibt. Für die EVP ist aber auch klar, dass der ZVV seine Bemühungen um Qualitätssteigerungen mit einem Blick auf das gesamte Netz ausrichten soll und muss. Mit diesem Verständnis hinterlegt, möchten wir den erwähnten Satz in der Strategie belassen und werden darum den Minderheitsantrag nicht unterstützen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Es überrascht schon etwas, dass der Antragsteller, Erstunterzeichner, heute in den Ferien ist, wo dieser Antrag, der seinen Bezirk auch tangiert, und zwar ziemlich stark. Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt, ich bin Vertreter eines Bezirks, des Bezirks Meilen. Und bei Frau Barmettler ist es dann ganz schön zu sehen, wo sie eigentlich herkommt, nämlich irgendwo aus der elitären Ecke, die ja auch das Mobility Pricing verlangt. Und da kann ich auch wieder sagen, indem ich meine Interessenbindung darlege: Ich könnte mir das leisten. Aber es geht nicht um das. Es geht darum, dass aus dem ganzen Kanton alle Leute die Möglichkeit haben, den ÖV zu brauchen. Und was ich jetzt von Herrn Florian Meier gehört habe – das ist wieder ein Städter, diesmal aus Winterthur, nicht wie vorher Herr Hoesch, Zürich, aber aus der gleichen politischen Ecke. Herr Forrer hat nichts dazu gesagt, hat seinen Redner Meier eingesetzt. Herr Forrer kommt aus dem Bezirk Meilen, der hier wieder erzählt, wie man quasi die Städter bevorzugen solle. Stellen Sie sich mal vor, Sie kommen aus der Gemeinde Hombrechtikon, wo der ferienabwesende Antragsteller, Herr Wirth, herkommt. Da können Sie dann wirklich nur noch mit dem Auto zum Flughafen fahren, wenn das passiert, was jetzt passieren soll. Das Gleiche betrifft die Leute, die mit der Forchbahn fahren müssen, aus dem Bereich Esslingen, Egg et cetera, wo gebaut wird auf Teufel

komm raus. Frau Barmettler will das ja, sie will eine Verdichtung auf Teufel komm raus, das steht auch in ihrem Profil, das ich mir jetzt gerade aufgemacht habe. Schauen Sie, Ihre Politik ist nicht glaubhaft. Ihre Politik ist elitär; elitär und für gewisse Leute, die von diesem Umweltgehebe, das momentan hier gemacht wird, wirklich profitieren. Und das kann es nicht sein. Ich fordere Herrn Forrer und Herrn Wirth auf, mit mir in Hombrechtikon, in Feldbach, in Meilen ein Podium zu machen zu ihren Forderungen hier drin. Und wir haben es gesehen, es geht nicht nur um den Bezirk Meilen. Es geht auch um andere Bezirke. Die Bezirke müssen gut angeschlossen sein. Wir stehen hinter dem ÖV, unsere Partei, und viele hier drin stehen auch hinter dem ÖV, aber nicht einfach in einer ideologisierten Politik, wie sie Frau Barmettler will, wie sie scheinbar Herr Wirth will und wie sie Herr Meier will.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Bei der Angebotsplanung ist eine sorgfältige Güterabwägung nötig. Es darf aber nicht sein, dass ein Angebotsausbau zu einer schlechteren Verbindungsqualität zu wichtigen Infrastrukturen, wie den Flughafen Zürich, führt. Frau Barmettler und Herr Meier, es kann auch andere Bezirke als den Bezirk Meilen treffen. Die Verbindungsqualität muss in allen Regionen erhalten bleiben. Darunter verstehe ich, dass in der Angebotsplanung bestmöglich berücksichtigt wird, dass eine bestehende Direktverbindung, zum Beispiel an den Flughafen Zürich, in einer Region nicht verloren geht. Viele Personen wählen ihren Wohnort aufgrund der qualitativ guten Verbindung zu ihrem Arbeitsort und richten sich dementsprechend ein. Ich bitte Sie, stimmen Sie dem Kommissionsantrag zur Sicherung der Angebotsqualität im ganzen Kanton Zürich zu.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Wenn die GLP diesen Mehrheitsantrag mit Verweis auf die S16 bekämpft, dann sieht sie in einem Verzicht auf diese Linie offenbar tatsächlich einen Qualitätsausbau. Da hilft der Verweis auf die guten Umsteigemöglichkeiten in Zürich-Hauptbahnhof wenig. Was heisst denn «gut»? Das heisst, wir haben sehr viele Verbindungen, sehr, sehr viele Umsteigemöglichkeiten. In Bezug auf Komfort ist es aber etwas anderes: Wenn Sie vom Bezirk Meilen nach Zürich-Hauptbahnhof kommen, dann kommen Sie immer im Museumsbahnhof an. Mit dem Konzept, das mit STEP 2035 nun anvisiert wird, ist die Idee, dass man dann in Zürich-Hauptbahnhof auf einen Zug Richtung Zürich-Flughafen umsteigen soll. Das sind nur Züge, die entweder ganz auf der anderen Seite, Durchmesserlinie, liegen oder im Kopfbahnhof. Also ein bequemes Umsteigen ist es nicht.

Wenn man sich nun noch im Detail mit der ganzen Geschichte auseinandersetzt, dann stellt man fest, dass drei von vier Linien Richtung Limmattal gehen, und eine geht nach Niederweningen. Wenn man die Passagierzahlen anschaut, dann stellt man fest, dass von den Passagieren, die nach Zürich-Hauptbahnhof weiterfahren, weitaus die meisten Richtung Zürich-Oerlikon fahren. Also ist es eine Angebotsplanung am Passagieraufkommen vorbei. Wenn schon nur zwei Linien Richtung Limmattal und zwei Linien Richtung Oerlikon – das muss nicht mal unbedingt Richtung Flughafen sein – realisiert werden können, dann wäre das also wirklich ein qualitativ besseres Angebot. Und ja, in Zürich-Oerlikon liesse es sich bequemer auf eine Linie Zürich-Flughafen umsteigen. Man sollte sich also schon mit den Details auseinandersetzen, bevor man einen Qualitätsartikel bekämpft. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Hans-Peter Amrein, fühlen Sie sich nicht ein bisschen komisch, dass Sie die Anliegen von ganz wenigen Gemeinden gegen sämtliche andere in unserem Kanton vertreten? Ich als Grüner bin gewählt worden, um eine Politik für den ganzen Kanton zu machen, und dahinter stehe ich und das habe ich übrigens – Sie waren auch mit dabei – an der Gemeindepräsidentenkonferenz des Bezirks Meilen selber gesagt, als diese Frage der Anbindung der S16 an den Flughafen aufgekommen ist. Ich habe ganz klar gesagt: Wir lehnen uns da nicht auf, wir übernehmen eine Perspektive für den ganzen Kanton. Und diese Perspektive für den ganzen Kanton bedeutet, dass wir dem ZVV kein Planungskorsett auferlegen, dass wir ihm eine gewisse Flexibilität garantieren möchten. Wenn zum Beispiel im Bezirk Andelfingen eine Anbindung geändert würde und die Leute aus dem Bezirk Andelfingen aufgrund einer Fahrplanänderung in eine gewisse Richtung umsteigen müssten, dann wären Sie, Hans-Peter Amrein, der Letzte, der sich dafür einsetzen würde. Sie würden sagen: «Die Leute haben ja alle ein Auto zu Hause, die sollen mit dem Auto fahren.» Daher muss ich sagen: Wir Grüne vertreten die Gesamtperspektive hier im Kanton. Sie dürfen gerne Ihre eigene Perspektive einnehmen, aber so lasse ich mich nicht behandeln.

Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht): Es kann nicht sein, dass bei der ZVV-Strategie das Angebot und die Anbindung der Bezirke abgebaut wird, in diesem Beispiel im Bezirk Meilen. Der Abbau betrifft nicht nur den Flughafen, sondern auch sehr viele Arbeitsplätze in Oerlikon, das ist für mich zentral. Direktverbindungen sind für jeden Bezirk wichtig und zentral. Man zieht auch deshalb an einen Ort. Es kann auch andere

Bezirke treffen. Vorhandene Infrastruktur soll erhalten bleiben. Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich fühle mich doch noch ein bisschen angesprochen von Herrn Forrer, wenn er erzählt, dass er eine Gesamtperspektive hat. Aber genau das will ja der Antrag. Ich komme aus der Region Winterthur-Land und besteige den Bahnhof zwar nicht mal in unserem Bezirk, bin insofern nicht angeschlossen oder betroffen. Aber lesen Sie den Text der Kommissionsmehrheit, Herr Forrer. Der verlangt ja genau, dass alle Bezirke – und da fühle ich mich jetzt als Vertreter von Winterthur-Land eben erst recht angesprochen –, dass Sie wollen, dass alle Bezirke an die Infrastruktur angeschlossen werden, und nicht nur einzelne. Und genau das ist ja das Thema. Ich bin froh, dass die Kommissionsmehrheit das ebenso sieht und Sie da in einer absoluten Minderheit sind. Deshalb unterstützen Sie den Kommissionsmehrheitsantrag, mit dem alle Bezirke – eben nicht nur einzelne, sondern alle Bezirke – an die wichtigsten Infrastrukturanlagen angeschlossen werden. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Kollega Forrer, ich fühle mich etwas komisch, Sie haben recht. Ich fühle mich sehr komisch, wenn ich Ihnen zuhöre (*Zwischenruf von Esther Guyer*). Nein Frau Guyer, jetzt hören Sie mir auch zu und reden Sie nicht drein, ich weiss, dass Sie das können (*Heiterkeit*). Schauen Sie, wir haben einen Circle am Flughafen, der jetzt gebaut wird. Wir haben ein Kinderspital beim Balgrist, das jetzt gebaut wird. Hat jeder ein Auto, wenn das Kind krank ist? Hat jeder, der krank ist, ein Auto und kann sich ein Taxi leisten? Nein, das kann er nicht. Und deshalb ist er auf einen funktionierenden ÖV angewiesen. Und er ist auf einen funktionierenden ÖV angewiesen, damit er zumindest eine direkte Verbindung an den Flughafen hat, mit dem, was jetzt dort draussen im Gesundheitsbereich passiert. Und Kollega Forrer, Sie machen das Gleiche wie Frau Barmettler, Sie machen eine elitäre Politik für Leute, die es nicht nötig haben, und das macht meine Partei nicht. Wir vertreten unsere Bürger, wir vertreten die Bürger des Bezirks Meilen in diesem Falle und auch die Bürger des Bezirks Andelfingen. Und die Unterstellung, mir zu sagen, ich wäre dann dafür, wenn man in Andelfingen noch den letzten Bus abschaffen würde, also das ist schon etwas dreist, Herr Forrer. Ich fordere Sie heraus. Machen wir die Diskussion im Bezirk Meilen. Kommen Sie und Sie werden sehen, was Ihnen die Bevölkerung aus dem Publikum auch

sagen wird: So nicht, Herr Forrer! Machen Sie eine Politik für die Bevölkerung und keine ideologisierte Politik einer grünen Partei, die zusammen mit der GLP oder Teilen der GLP eine elitäre Politik macht, was kurzfristig vielleicht schön ist, weil Sie irgendwelche Headlines in der Zeitung haben. Die Quittung kommt bei den nächsten Wahlen.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Lieber Herr Amrein, also ich bin in der Stadt Zürich ohne Auto aufgewachsen. Wir waren vier Kinder zu Hause und da war auch einmal eines krank oder eben nicht. Aber wir hätten dann nicht auf den 2er (*Tram Nummer 2*) warten müssen oder so. Dann hat der Vater das Telefon in die Hand genommen – oder das waren noch die Wandapparate – und hat ein Taxi bestellt. Ist ja völlig normal, oder? Also was Sie hier drin erzählen, ist einfach Mumpitz. Handeln Sie doch Ihren Krieg mit Herrn Forrer in Meilen bei einem Podium ab – das ist ein sehr guter Vorschlag, den Sie gemacht haben – und verschonen Sie uns vor diesen Tiraden.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte einfach meinem Vorredner noch erklären, wie viele S-Bahnen denn an den Flughafen fahren. Der Flughafen wurde ja mit dem Antrag als Infrastruktur mit überregionaler Bedeutung definiert. Viele andere gibt es nicht, es gibt dann noch den Hauptbahnhof. Und an den Flughafen fahren von den unzähligen S-Bahnen nur die S2, die S16 und die S24. Es ist also ein Privileg, eine direkte Verbindung an den Flughafen zu haben, und es ist nicht so, dass man dabei irgendetwas verlieren würde. Das Umsteigen ist für viele andere kein Problem und sollte eigentlich auch für die vier Gemeinden kein Problem sein. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

IV.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Noch ganz rasch zum Schluss zu Ziffer römisch IV: Da geht es um dieses Postulat betreffend zeitgemässes Nachtnetz für den Kanton Zürich. Der Regierungsrat beantragt uns, dieses Postulat im Zusammenhang mit seiner a-Vorlage und der Neuorganisation des Nachtnetzes abzuschreiben. Wir haben das in der Kommission auch eingehend diskutiert und sind einstimmig zum Schluss gekommen, dass wir das auf diese Art und Weise nicht so wollen. Wir wollen einen Ergänzungsbericht mit entsprechenden Vorgaben, die auch in der b-Vorlage abgedruckt sind. Da möchte ich jetzt nicht im Detail darauf eingehen, es ist ja schon in verschiedenen Voten von Ihnen darauf hingewiesen worden. Das Nachtkonzept wird sicher auf der rollenden oder ständigen Agenda der KEVU bleiben, auch als Informationstraktandum, ähnlich wie beim Schiffsfünfliber, wo sich ja die Kommission in regelmässigen Abständen über den weiteren Verlauf informiert hat.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 159 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der bereinigten Vorlage 5558b zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2020/2021

Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 10. Dezember 2019

Vorlage 5557

Eintretensdebatte

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das ist der zweite Teil der sogenannten ZVV-Zwillingsvorlagen (*Zürcher Verkehrsverbund*), die uns alle zwei Jahre präsentiert werden und uns entsprechend beschäftigen. Auch hier beantragt die KEVU, den Antrag der Regierung – diesmal unverändert – zu bewilligen. Es geht um den Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2020/2021 über insgesamt 684'300'000 Franken, davon 348,3 Millionen Franken für 2020 – diese sind auch im Budget 2020 entsprechend eingestellt – und 336 Millionen Franken für 2021, ebenfalls im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) für die Periode 2020 bis 2023 entsprechend eingestellt. Der Rahmenkredit geht auf die Grundsätze, auf die ZVV-Strategie, die wir hier vor vier beziehungsweise zwei Jahren verabschiedet haben, zurück. Das ist also die entsprechende Grundlage.

Die KEVU hat die Vorlage 5557 zwischen dem 10. September und 10. Dezember 2019 an insgesamt fünf Sitzungen beraten. Die Vorlage war in der KEVU unbestritten. Es gab wenige Fragen und man kann es auch ehrlich sagen: Dieser finanzielle Aspekt des öffentlichen Verkehrs kommt eigentlich einem Durchwinken gleich. Die Zahlen stimmen und sind nachvollziehbar. Die Unterdeckung bleibt im bekannten Rahmen und vermindert sich sogar marginal, was mit anderen Worten heisst, dass der Kostendeckungsgrad auf dem Niveau plus/minus 66 Prozent sogar leicht zunehmen wird. Dabei werden Kanton und Gemeinden in den nächsten beiden Jahren entsprechend entlastet, um ungefähr 3,5 Prozent im Vergleich mit 2019. Das sind ja die beiden Träger, die je hälftig das ZVV-Defizit finanzieren.

Die beiden Jahre stehen im Zeichen der Konsolidierung des ZVV bezüglich des ganzen Angebotes. Der Aufwand ist einmal mehr knapp über 1 Milliarde Franken. Es wird ein moderates Wachstum einerseits beim Aufwand prognostiziert, aber auch bei den Verkehrserträgen. Die Positionen sind alle nachvollziehbar. Es gibt natürlich einige Unsicherheiten sowohl beim Aufwand wie auch bei den Erträgen. Aber mit denen haben wir leben gelernt, mit denen kann der ZVV sicher auch umgehen.

Die KEVU beantragt Ihnen, diesen Rahmenkredit zu genehmigen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Einfach ein Durchwinken, wie das der Kommissionspräsident genannt hat, sehen wir von der SVP eigentlich nicht. Es ist nicht zuletzt auch eine Anerkennung der durchwegs

guten Arbeit, die vom ZVV geleistet wird, die sie auch in einem Rahmenkredit niederschlägt, der doch gegenüber den Vorjahren mit rund 3,5 Prozent geringerem Aufwand für die nächsten Kalenderjahre 2020 und 2021 ausgewiesen wird. Deshalb kann natürlich auch die SVP mit Überzeugung die Annahme des Rahmenkredits empfehlen. Wir stimmen deshalb dem Antrag der Regierung und der Kommission zu. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch dieses Jahr haben wir den Kredit nur am Rande und im Windschatten der deutlich spannenderen ZVV-Strategie behandelt. Wir bleiben dabei, wie auch vor zwei Jahren, dass wir bereit sind zu bezahlen, was wir bestellt haben. Die Entwicklung der Ausgaben ist moderat und die SP wäre sogar bereit, für den öffentlichen Verkehr noch mehr Geld aus der öffentlichen Hand in die Hand zu nehmen. Vielleicht wird das mit der gerade beschlossenen Strategie ja irgendwann so kommen. Dem heute fälligen Rahmenkredit stimmen wir auf alle Fälle zu. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Wie wir alle wissen, ist der Rahmenkredit die Rechnung für die Bestellung, die wir vor zwei Jahren aufgegeben haben. Und wir haben es bereits gehört, er fällt um 24,8 Millionen Franken oder 3,5 Prozent geringer aus als in der zweijährigen Vorperiode. Das entspricht einer Tendenz, die wir nun schon in den zwei vorangegangenen Genehmigungs-Perioden vorgelegt bekommen haben, und wir möchten dies als eine sehr solide Arbeit des ZVV bewerten. Der ZVV agiert mit grossem Kostenbewusstsein, aber auch mit Blick auf die Kundenzufriedenheit und auf die neuen Angebote am Markt. Der vorliegende Rahmenkredit – auch das haben wir bereits gehört – war in der Kommissionsberatung denn auch vollkommen unbestritten, und selbstverständlich stimmt auch die FDP zu.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Für die Jahre 2020 und 2021 steigt der prognostizierte jährliche Aufwand des ZVV um 16 Millionen. In der gleichen Zeit soll aber die Kostenunterdeckung um 14 Millionen abnehmen. Das zeigt, dass der ZVV wirtschaftlich auf dem richtigen Pfad ist, und es zeigt auch, dass der ZVV die Abschaffung des Nacht- und frühmorgensverkehrs problemlos verkraften kann. Das ist erfreulich, aber wir Grünen bemessen den öffentlichen Verkehr selbstverständlich nicht allein an der Entwicklung des Kostenunterdeckungsgrads, sondern wir bemessen den ZVV auch an der Leistung, die er für die Bevölkerung, für die Wirtschaft in unserem Kanton und auch für die Umwelt bringt.

Der ZVV bringt ein qualitativ sehr gutes Angebot. Klar, es gibt auch Verspätungen und manchmal ungünstige Umsteigezeiten, zum Beispiel auch in Meilen, Hans-Peter Amrein, dagegen haben Sie sich ja nicht eingesetzt. Aber im Ganzen gehört unser ZVV-Netz zur Spitze in Europa, und für diese Leistung und für diese Qualität müssen Kanton und Gemeinden auch bereit sein, einen guten Beitrag zu entrichten. Wir Grünen werden den Rahmenkredit genehmigen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Der ZVV ist ständig daran, sich zu optimieren und den Kanton noch kundengerechter zu erschliessen. So wurden diverse Änderungen bei einigen S-Bahnlinien und bei Bus-Bereichen und beim Nachtnetz vorgenommen. Der Rahmenkredit ist relativ gleichbleibend seit 2014 und die Zahlen stimmen. Besten Dank dem ZVV für die gute Arbeit und Top-Qualität. Die CVP-Fraktion stimmt der Vorlage gerne zu.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): In der Debatte um die neue Strategie haben wir nach dem Prinzip «Wer zahlt, befiehlt» unsere Wünsche angebracht. Bei der Bewilligung des Rahmenkredites gilt nun quasi die Umkehr-Regel: «Wer bestellt, bezahlt.» Rund 684 Millionen Franken möchte der ZVV für die nächsten beiden Jahre einsetzen, um am Ende des Tages eine ausgeglichene Rechnung präsentieren zu können. Die Zahl erstaunt mehrfach. Zum einen, weil sie fast 25 Millionen Franken oder 3,5 Prozent tiefer ist als in der zweijährigen Vorperiode, zum anderen wird erstaunlicherweise trotzdem das S-Bahn-Angebot punktuell erweitert, das Busangebot optimiert oder die Schifffahrt auf dem Zürichsee neu konzipiert, und das notabene ohne Tarifierhöhungen. Mehr ÖV mit so hoher Qualität für so wenig Geld ist schweizweit nirgends erhältlich.

Die EVP investiert gern in zuverlässige, verantwortungsvolle und vorausschauende Unternehmen und sagt darum klar Ja zum Rahmenkredit 2020/2021.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Zuerst ein ganz grosses Dankeschön für die einstimmige Verabschiedung der Strategie (*Vorlage 5558b*). Das ist insofern bemerkenswert, als Sie jetzt auch einstimmig den Nachtzuschlag abgeschafft haben beziehungsweise uns den Auftrag erteilt haben, diesen nun mit den Verbänden und den Kantonen abzuschaffen. Sie haben uns ein wunderbares Mandat gegeben, weil man ein Mandat im Namen des Kantonsrates nicht besser ausüben kann,

als wenn man ein einstimmiges Parlament im Rücken fühlt. Vielen herzlichen Dank.

Auch beim Rahmenkredit sieht es nach einem sehr guten einstimmigen Resultat aus. Der Rahmenkredit ist tatsächlich untrennbar mit der Strategie verbunden. Er definiert sowohl Ziele wie Stossrichtungen und gibt uns die entsprechenden Mittel. Das hat sich bewährt seit vielen Jahrzehnten, seit es den ZVV gibt. Mit dem vorgesehenen Rahmenkredit von 684 Millionen Franken glauben wir, auch weiterhin – Sie haben es auch erwähnt – einen sehr attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich anbieten zu können. Er basiert ja auf den in den letzten Jahren in Betrieb genommenen Anlagen der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn. Ziel wird es sein, das Angebot weiter zu festigen und natürlich auch die zusätzliche Nachfrage aufzufangen. Und zur Sicherung der hohen Qualität, wie Sie es uns hier zugesprochen haben – hohe Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Zuverlässigkeit –, wird das Angebot in den Jahren 2020 bis 2021 für rund 22 Millionen Franken ausgebaut. Und der ZVV geht davon aus, dass dieser Ausbau durch zusätzliche Verkehrserträge gedeckt werden wird. Das heisst, wir sind sehr wirtschaftlich unterwegs. So liegt denn auch der Rahmenkredit 2021 deutlich unter dem letzten Rahmenkredit.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auch diesen Rahmenkredit noch anzunehmen. Ich danke Ihnen jetzt schon – es sieht ja auch hier nach einer Einstimmigkeit aus – für diesen schönen Auftrag und dieses Vertrauen, das sie unserer Arbeit und unseren Mitarbeitern beim ZVV, die Ihnen jetzt den ganzen Morgen auf der Tribüne zugehört haben, entgegenbringen. Vielen 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 160 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5557 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Verschiedenes

Fraktionserklärung der Grünen zur Kita-Betreiberin globegarden

Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster): Ich lese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen vor: «Und sie wissen nicht, was sie tun?»

Das Online-Magazin Republik hat kurz vor Weihnachten seine erste Recherche über den schweizweit grössten Kita-Betreiber (*Kindertagesstätte*) globegarden publiziert, Titel «Die Firma». Die Themen: Schlechte bis illegale Arbeitsbedingungen, permanenter Kostendruck, ständiger Personalmangel, übermässiger Stress für die Betreuenden, hungrige Kinder, temporär vermisste Kinder, verunfallte Kinder, geschönte Geschichten über den Krippenalltag für die Eltern, Ungereimtheiten im Zusammenhang mit der Krippenaufsicht, Rechtsstreitigkeiten mit Gemeindebehörden. Entpuppt sich da gerade die Vision von globegarden «globegarden is a great place to grow und damit ein fantastischer Ort für Ihr Kind und uns Eltern» erstmals für eine breitere Öffentlichkeit als Fake News?

Nun, die Recherche hat uns Grüne und AL, anfangs Januar zu einer Interpellation veranlasst. Eigentlich standen allgemeine Fragen zur Krippenaufsicht für uns dabei im Zentrum. Weil globegarden aber auch Kindertagesstätten in den Gemeinden Affoltern am Albis, Dietlikon, Kloten, Wallisellen und Zollikon betreibt, für die das Amt für Berufsberatung (*AJB*) die Krippenaufsicht übernommen hat, wollen wir natürlich auch in Erfahrung bringen, ob das AJB in der Vergangenheit auf Missstände bei globegarden aufmerksam gemacht wurde und wie es diesen allenfalls begegnete.

Am vergangenen Freitag, 7. Februar 2020, doppelte die Republik mit einem zweiten Artikel zu Missständen in der Firma globegarden nach. Seit Dezember 2019 haben sich 24 ehemalige, aber auch aktuelle Mitarbeitende, darunter auch Kita-Leitungen von globegarden bei der Republik gemeldet. Der Titel dieses Artikels: «So täuscht globegarden die Behörden, deutliche Hinweise,» – und wir reden hier immer noch von der schweizweit grössten Kindertagesstätte – «dass globegarden, die

Krippenaufsicht mit manipulierten Dokumenten täuscht.» Auf keinen Fall soll bekannt werden, dass globegarden zu viele Kinder aufnimmt und zu wenig Personal für die Anzahl Kinder beschäftigt. Entpuppt sich da die Vision von globegarden – «globegarden is a great place to grow und damit ein fantastischer Ort für Ihr Kind und die ganze Familie» gerade zum zweiten Mal für eine breitere Öffentlichkeit als Fake News? Die Stadt Zürich, in der 31 der insgesamt 54 Kindertagesstätten von globegarden beheimatet sind, hat nach Bekanntwerden dieser Täuschungshinweise umgehend bekannt gegeben, dass sie diesen nun ebenso umgehend nachgehen wird. Die Sprecherin des dortigen Sozialdepartements sprach gegenüber «Top online» von wesentlichen aufsichtsrechtlichen Aspekten.

Für uns Grüne ist klar: Auch die Bildungsdirektion beziehungsweise das Amt für Jugend und Berufsberatung steht nun in der Pflicht, den Täuschungshinweisen bei globegarden umgehend auf den Grund zu gehen. Denn hier steht nichts Geringeres als das Kindeswohl auf dem Spiel. Wir Grüne wollen wissen, was sie tun. Denn auch globegarden promised us a rosegarden. (*Heiterkeit, Anspielung auf den Volksentscheid gegen das Projekt «Rosengartentunnel und -tram» am Vortag.*)

Fraktionserklärung der SP, Grünen und AL zur Situation an der Rosengartenstrasse

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Die gemeinsame Fraktionserklärung der SP, der Grünen und der AL trägt den Titel «Sofortmassnahmen am Rosengarten – jetzt».

Die Schlacht am Rosengarten ist geschlagen, der Tunnel ist erledigt. Damit ist diese gigantische Scheinlösung endlich und endgültig vom Tisch. Die Verkehrsprobleme aber bleiben. Sie müssen stadt- und umweltverträglich gelöst werden – jetzt und nicht in zehn oder fünfzehn Jahren. Wir fordern für die Menschen am Rosengarten und in der ganzen Stadt Sofortmassnahmen, damit die Betroffenen wieder schlafen und atmen können (*Zwischenrufe von der rechten Ratsseite.*) Sie hören besser zu, dann gewinnen Sie nächstes Mal (*Heiterkeit*).

Erstens: Auf dem gesamten Streckenabschnitt muss rasch eine Abklasierung auf Tempo 30 umgesetzt werden, um den Lärm zu reduzieren und die direkten Anwohnenden zu schützen.

Zweitens: Sichere, ebenerdige Strassenquerungen und anständige Velospuren sind so rasch wie möglich zu realisieren, um dem Langsamverkehr endlich den ihm gebührenden Platz einzuräumen.

Drittens: Gegen die zu erwartenden Mietsteigerungen sind Planungszone einzuführen, um die Vertreibung der aktuell ansässigen Bevölkerung zu verhindern. Liegenschaften sind durch die öffentliche Hand zu erwerben, damit entlang der Rosengartenstrasse Kostenmieten spekulative Mieten ersetzen.

Viertens: Zwischen den Haltestellen Rosengartenstrasse und Bucheggplatz braucht es eine Busbevorzugung, damit der ÖV dort nicht ausgebremst wird.

Und fünftens: Zusätzliche Lichtsignale und ein Transitverbot für Lastwagen sind schnell umsetzbare Massnahmen, um den überbordenden Verkehr am Rosengarten einzuschränken.

Das Nein zum Rosengartentunnel ist ein Nein zum ungebremsten Wachstum der Autofahrerei in der Stadt. Mobilität muss im Zusammenhang mit dem breiten Bekenntnis zum Klimaschutz der letzten Monate neu gedacht werden. Bei allen künftigen Verkehrsprojekten muss der Fokus auf Emissionsverminderung liegen.

Das Nein am Rosengarten ist aber kein Nein zum ÖV, im Gegenteil: Um dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in Zürich West und Nord zu begegnen, müssen die ÖV-Verbindungen ausgebaut werden. Zwei Massnahmen bieten sich hier an: Zum einen zusätzliche Verbindungen oder häufigere Frequenzen der S-Bahn-Linien zwischen Altstetten, Hardbrücke und den Bahnhöfen in Zürich Nord, zum anderen Doppelgelenkbusse auf den Buslinien entlang der Rosengartenachse, namentlich auf den Linien 33, 72 und 83.

Das Nein an der Urne ist eine echte Chance, endlich ein Projekt im Sinne des Quartiers, im Sinne der Stadt und für das Klima zu gestalten. Herzlichen Dank.

Persönliche Erklärung von Hans Egli, Steinmaur, zu einem rückfällig gewordenen Straftäter

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Nachdem am letzten Montag der Kantonsrat unsere EDU-PI 284/2018 nicht unterstützte, die eine Umsetzung der seinerzeitigen vom Volk angenommenen Verwahrungsinitiative gefordert hatte, wurde diesen Freitag im Tagi (*Tages-Anzeiger*) und in den Landzeitungen ein neuer Fall publik: William W. hatte sich an sechs Kindern vergangen und kam nur unter strengen Auflagen aus dem Gefängnis. Der Pädophile umging die Auflagen allerdings systematisch. William W. liess Drogentests aus, war ohne GPS-Fussfessel unterwegs und schwänzte obligatorische Termine mit den Therapeuten und der

Bewährungshilfe. Alles ohne Konsequenzen, ein Antrag auf Verwahrung erfolgte nicht. So blieb William W. weiter auf freiem Fuss und verging sich an fünf weiteren Kindern.

Wäre unsere PI unterstützt und die Forderungen umgesetzt worden, hätten zukünftig viele Opfer verhindert werden können. Danke.

Persönliche Erklärung von Hans-Peter Amrein, Küsnacht, zur Situation nach dem Volksentscheid gegen das Projekt «Rosengartentunnel und -tram»

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Als Co-Präsident des bürgerlichen Komitees gegen die Verlockung von Steuergeldern am Rosengarten kann ich Herrn Siegrists Rede hier nicht so stehenlassen. Wir nehmen mit Genugtuung vom Entscheid des Souveräns zu den beiden Rosengarten-Abstimmungen Kenntnis. Die 1,1 Milliarden Franken aus Strassen- und Verkehrsfonds stehen wieder Projekten im ganzen Kanton mit grösserem Nutzen und besserer Akzeptanz zur Verfügung.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektorin und Regierungspräsidentin, Frau Carmen Walker Späh, ist gefordert, Planung und Budgetierung einer lang überfälligen Nord-Süd-Entlastung der Stadt, inklusive Stadttunnel, ohne Verzug anhand zu nehmen. Auf eine politische Spezialgesetzgebung für die Stadt Zürich ist zu verzichten. Die Blockade einzelner Verkehrsträger soll beendet werden, der Verkehr muss fliessen. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme.

Persönliche Erklärung von Christian Lucek, Dänikon, zur Situation nach dem Volksentscheid gegen das Projekt «Rosengartentunnel und -tram»

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Es tut mir leid, dass ich Ihre Geduld weiter strapaziere, aber es geht mir nur ganz kurz darum, klarzustellen, dass das Votum, das Sie soeben gehört haben (*die persönliche Erklärung von Hans-Peter Amrein*) nicht von der SVP stammt, sondern vom sogenannten bürgerlichen Komitee gegen die Verlockung von Milliarden, bestehend aus zwei Personen.

Die SVP ist nicht erfreut über das Abstimmungsergebnis vom Wochenende. Und wie der Fraktionserklärung von Ihrer Seite (*gemeint ist die linke Ratsseite*) soeben entnommen werden konnte, haben Sie genau das gezeigt, was wir gesagt haben: Es ist genau klar, wohin es gehen soll. Sie wollen 30er-Zonen, Sie wollen Bäume pflanzen, Sie wollen das Tram hinpflanzen. Sie werden sie mit dem grünen Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) durchsetzen, die 30er-Zonen auf den

Staatsstrassen. Das ist der Pyrrhus-Sieg, den Sie erreicht haben. Und das sogenannte bürgerliche Komitee hat Ihnen dabei geholfen. Feiern Sie! Wir werden diesen Trend bekämpfen.

Rücktritt von Stephan Weber, Wetzikon, aus der Geschäftsprüfungskommission (GPK)

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Die FDP-Fraktion hat beschlossen, dass ich von der GPK in die KPB (*Kommission für Planung und Bau*) wechseln soll (*Heiterkeit*). Gestützt auf diesen Entscheid reiche ich meinen Rücktritt aus der GPK ein. Gleichzeitig bewerbe ich mich für die Wahl in die KPB.

Ich bitte darum, mit den Parlamentsdiensten alles Notwendige in die Wege zu leiten. Besten Dank, Stephan Weber.»

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Kathy Steiner, Zürich

Ratspräsident Dieter Kläy: Sie haben am 9. Dezember 2019 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrätin Kathy Steiner, Zürich, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Vor knapp sieben Jahren wünschte mir der damalige Kantonsratspräsident Bruno Walliser viel Freude und Befriedigung im Amt. Und heute kann ich sagen: Dieses Amt hat mir viel Freude und auch Befriedigung gegeben; zwar nicht immer und schon gar nicht bei jedem Geschäft. Das hat wohl damit zu tun, dass ich bei vielen Geschäften die Minderheitsposition vertreten habe, dies in der Überzeugung, dass besonders die Minderheit eine Stimme haben muss. Und einige wichtige Male hat die Stimmbevölkerung dies dann auch mitgetragen und bei den Abstimmungen korrigiert.

Ich kann für mich aus dem Amt als Kantonsrätin die Erfahrung mitnehmen, dass es sich unbedingt lohnt, sich einzusetzen und für eine Haltung einzustehen.

Ich werde den Kantonsrat und eure Arbeit weiterhin mit Interesse und Herzblut verfolgen. Aber ich befürchte schon ein bisschen, dass ohne Röbi (*Robert Brunner*) das Niveau und der Unterhaltungswert leider nicht mehr gleichwertig sein werden.

Mit Freude und Befriedigung sage ich somit allen Danke für diese für mich wichtige Zeit und ich wünsche euch alles Gute für die Zukunft.

Kathy Steiner.» (*Applaus*)

Ratspräsident Dieter Kläy: Kathy Steiner ist im Oktober 2013 für die zurückgetretene Heidi Bucher in den Kantonsrat gewählt worden und schaffte es sowohl 2015 als auch 2019, den Sitz der Grünen für den Stadtzürcher Wahlkreis IV zu verteidigen. Ihre politische Karriere begann nicht erst mit der Wahl in den Kantonsrat. Die Umweltnaturwissenschaftlerin sass zuvor bereits im Zürcher Gemeinderat und war zwölf Jahre lang Parteisekretärin der Stadtzürcher Grünen.

Im Frühjahr 2014 wurde Kathy Steiner Mitglied der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit, KSSG. Engagiert und mit Übersicht brachte sie sich als erfahrene Sozial- und Gesundheitspolitikerin mit ihrem Fachwissen ein. Weil sie bis 2019 die einzige Vertreterin der Grünen war, bereitete sie sich auf alle Geschäfte akribisch vor und wirkte dossiersicher und mit der nötigen Prise Humor in den Vorberatungen mit. Die Kommissionsarbeit war spürbar derjenige Teil des Kantonsratsmandats, der Kathy Steiner am meisten Freude bereitete.

Betrachtet man die von Kathy Steiner eingereichten und mitunterzeichneten Vorstösse, werden ihre zentralen politischen Anliegen nochmals deutlich: Vor allem für die Integration von Asylsuchenden, aber auch für das Thema «Nachhaltigkeit» hat sich Kathy Steiner in den vergangenen Jahren stark engagiert. Besonders hervorzuheben ist ihr grosser Einsatz für einen ausgeglichenen Mindestanteil an OKP-Versicherten (*Obligatorische Krankenpflegeversicherung*) in Listenspitälern.

Zugunsten ihrer beruflichen Verpflichtungen tritt sie nun aus dem Kantonsrat aus. Für ihren Einsatz in unserem Parlament danken wir Kathy Steiner ganz herzlich und wünschen ihr sowohl beruflich wie auch privat alles Gute. (*Applaus*)

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Peter Vollenweider, Stäfa

Ratspräsident Dieter Kläy: Sie haben am 13. Januar 2020 dem Rücktrittsgesuch von Peter Vollenweider, Stäfa, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Im Januar 2014 ist Peter Vollenweider für den zurückgetretenen Beat Walti in den Kantonsrat gewählt worden. Sowohl 2015 als auch 2019 wurde er erfolgreich in die FDP-Fraktion wiedergewählt.

Der Betriebsökonom und Unternehmensberater aus Stäfa startete seine Kommissionsarbeit in der Finanzkommission, FIKO, zu deren Mitgliedern er von 2014 bis im Mai 2019 zählte. Seinen Einsatz für die Finanz- und Wirtschaftspolitik des Kantons setzte er seit Mai 2019 in der Kommission für Wirtschaft und Abgaben, WAK, fort. Peter Vollenweider war ein aufmerksamer Zuhörer und argumentierte stets der Sache verpflichtet.

Seine integrative und vermittelnde Art trug sehr zur konstruktiven Stimmung in den Beratungen bei.

Erfolgreich hat sich Peter Vollenweider während seiner Zeit im Kantonsrat für die Eigentumsfreiheit eingesetzt und damit verhindert, dass beim Bau von Uferwegen private Grundstücke gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer beansprucht werden dürfen. Neben seinen wirtschaftsliberalen Anliegen sei an dieser Stelle auch sein Einsatz bei der Transportunterstützung von beeinträchtigten Personen zu erwähnen. Gegen Kürzungen in diesem Bereich trat er stets entschieden im Rat ein.

Peter Vollenweider verlässt uns, weil er aufgrund seiner beruflichen Belastung dem Kantonsratsmandat nicht mehr in dem von ihm gewünschten Rahmen gerecht werden kann. Im Namen unseres Rates danke ich Peter Vollenweider ganz herzlich für sein Engagement für den Kanton Zürich und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute und weiterhin viel Erfolg.
(Applaus)

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Robert Brunner, Steinmaur

Ratssekretär Pierre Dalcher verliest das Rücktrittsschreiben: «Es ist schöner Brauch, dass man sich an seiner letzten Sitzung in diesem Ratssaal verabschieden darf. Ich danke Ihnen für die Wertschätzung, die ich in der vergangenen Zeit erleben durfte, und die Geduld, die Sie in diesen 16 Jahren mit mir hatten.

Mit den besten Wünschen für Sie und Ihre Angehörigen, Röbi Brunner.»

Ratspräsident Dieter Kläy: Mit Röbi Brunner verabschieden wir heute eine wahre Saftwurzel der Grünen (*Heiterkeit*). Mit 91 eigenen Vorstössen, markigen Voten und unverkennbarem äusserlichen Alleinstellungsmerkmal (*gemeint ist eine schwarze Wollmütze*) hat er die Arbeit und die Aussenwirkung unseres Parlaments massgeblich mitgeprägt.

Im März 2004 rückte Röbi Brunner für die zurückgetretene Parteikollegin Barbara Hunziker in den Kantonsrat nach. Der damals 44-jährige Lebensmittelingenieur und Geschäftsführer der Wehntaler Mosterei E. Brunner nahm über die meiste Zeit seiner Amtszeit in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt Einsitz. Sein breites Wissen in diesem Bereich machte ihn über die Parteigrenzen hinweg zum geachteten Energiepolitiker und Verkehrsspezialisten. Weil er auch in wirtschaftlichen und finanzpolitischen Fragen stets die Übersicht hatte, wurde er 2016 von der Fraktion in die Finanzkommission (*FIKO*) bestellt. Er fand auch bald an der FIKO Gefallen und wurde in Themen wie dem Verkehrsfonds und dem Strassenfonds zur wichtigen Stimme der Kommissionsberatungen. Seine

Kompromissbereitschaft musste er in der eigenen Fraktion manchmal rechtfertigen. Dafür verstand er es, verschiedene Lager hinter eine gemeinsame Lösung zu scharen. Dies kam auch in der Wählerschaft sehr gut an, die ihn bei seinen unangefochtenen Wiederwahlen zu den meistpanaschierten Kandidaten kürte.

Röbi Brunner war stets der grünen Idee verpflichtet, leistete sich aber dann und wann auch eine fraktionsabweichende Meinung, so zum Beispiel beim Tabak- und Alkoholwerbeverbot, welches er für die Entwicklung der Alkohol- und Tabakmarken als kontraproduktiv einstufte.

Seine eigenen Markenzeichen, Bart und Baumwollmütze, machten ihn zur unverkennbaren Erscheinung und zum Liebling der visuellen Medien. Die Gemütlichkeit, die er ausstrahlte, konnte blitzartig weichen, wenn er im heiligen Zorn für eine Sache eintrat und mit markigen Worten an die politischen Kontrahenten nicht zurückhielt. So riet er vor dem Hintergrund der Nuklearkatastrophe von Fukushima bei der Beratung des Energiegesetzes 2011 den Atombefürwortern, von AKW-Strom doch endlich auf Hirnstrom umzuschalten (*Heiterkeit*).

Ein Kantonsrat ohne Röbi Brunner ist eigentlich nur schwer vorstellbar. Er macht nach eigenen Aussagen Platz für jüngere Kräfte und wird sich noch stärker um den Mosterei-Betrieb kümmern. Mit der Annäherung ans Pensionsalter stellt sich dann auch noch die Frage nach den Hobbys: Ornithologie und Pomologie – das ist die Lehre von den Obstsorten – sind bereits bekannt. Und wer das noch nicht weiss, auch einen Lieblingssport hat Röbi Brunner: Es ist das Brennholz-Spalten, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil dieser Sport nicht im TV übertragen wird.

Lieber Röbi, wir danken dir für deine ausdauernde Mitarbeit und hochgeschätzte Kollegialität in unserem Parlament und wünschen dir für die Zukunft beruflich und privat alles Gute. (*Applaus*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Förderung der Biodiversitätsflächen**

Postulat Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Martin Huber (FDP, Neftenbach), Martin Farner (FDP, Stammheim)

– **Reform «Kaufleute 2022»**

Interpellation Sarah Akanji (SP, Wiesendangen), Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster)

– **Beiträge an Gemeinden bei der Finanzierung von Strassenbau und -unterhalt**

Dringliche Anfrage Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Christian Lucek (SVP, Dänikon), Alex Gantner (FDP, Maur)

- **Tagesfrequenzen S-Bahnhöfe Kanton Zürich / S-Bahn 2G / Wipkingen**
Anfrage *Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Pierre Dalcher (SVP, Schlieren)*
- **Hürden für die Ernennung von Frauen als Chefärztinnen ans USZ**
Anfrage *Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich), Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
- **Teure Wunderschlacke von Hinwil**
Anfrage *Pierre Dalcher (SVP, Schlieren)*
- **Reduktion des wahrgenommenen Lärms bei Tempo 30 statt Tempo 50**
Anfrage *Marc Bourgeois (FDP, Zürich), Christian Lucek (SVP, Dänikon)*

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 10. Februar 2020

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 2. März 2020.