



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

184. Ratssitzung vom 2. Februar 2022

4943. 2021/268

Motion der FDP-Fraktion vom 16.06.2021:

Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Severin Pflüger (FDP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 4083/2021) und ist einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Es ist noch nicht allzu lange her, als insbesondere bei der SP und der Juso die Idee eines gratis öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Raum stand. Bei einer Diskussionsrunde fiel der FDP auf, dass offenbar die Bereitschaft besteht, namhafte Beträge in den öffentlichen Verkehr zu investieren. Man sprach von Ausfällen von rund 300 Millionen Franken, wenn keine Ticketgebühren mehr erhoben würden. Die Idee ist naheliegend, dass man diese 300 Millionen Franken auch dafür einsetzen könnte, den ÖV zu verbessern, anstatt ihn kostenlos zu machen. Das Thema des Gratis-ÖV verschwand wieder, die Bereitschaft, 300 Millionen Franken zur Verfügung zu stellen, sollte aber immer noch vorhanden sein. Es geht darum, dass man die Qualität verbessert. Der öffentliche Verkehr ist heute pünktlich und hat ein engmaschiges Netz. Er könnte aber noch etwas pünktlicher sein und man könnte das Netz noch engmaschiger gestalten. Auch Tangentialen wären denkbar. Im Begründungstext der Motion haben wir verschiedene Beispiele aufgeführt. Es gibt kleine, aber auch grössere Beispiele: Man könnte versuchen, im öffentlichen Verkehr Altstetten mit Affoltern zu verbinden und zwar leistungsfähiger als mit dem 80-er Bus, der über den Hönggerberg fährt. Die Idee dieser Investitionen ist nicht, dass man den mit Tempo 30 ideologisch ausgebremsten ÖV mit viel Geld wieder gleich schnell macht wie zuvor. Die Idee ist, Geld auszugeben, damit der ÖV besser und attraktiver wird und auch über die Stadtgrenzen hinaus feinmaschig wirken kann; so wie dies mit der Limmattalbahn in Kürze geschehen wird oder schon länger mit der Glattalbahn der Fall ist. Es ist durchaus vorstellbar, so etwas den Seeufern entlang oder ins Säuliamt hinaus zu initiieren. Wir müssen das Verhältnis zwischen Verkehrsbetriebe (VBZ) und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nicht auf den Kopf stellen: Die Idee wäre, dass die Stadt Zürich die 300 Millionen Franken vorfinanzieren und man dann über den ZVV das Problem lösen könnte. Der Stadtrat schlägt aus grundsätzlichen Überlegungen vor, dass wir den Vorstoss als Postulat überweisen: Es sollte zuerst eine Netzstudie bereitstehen und das Vorfinanzieren und Nachfinanzieren mit dem ZVV ist doch nicht ganz so einfach, wie wir uns dies vorgestellt haben. Entsprechend ist auch nichts gegen eine Umwandlung der Motion in ein Postulat einzuwenden. Wir würden dem zustimmen. Ich hoffe, heute ein deutliches



Zeichen für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, für eine grössere Engmaschigkeit, mehr Pünktlichkeit und für das Schaffen eines grossen öffentlichen Verkehrs- und Mobilitätsraums mit der Stadt Zürich als Zentrum zu hören.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Ich hatte grosse Sympathie für den Vorstoss. Wir haben mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich das zentrale Mittel, um eine klima- und umweltfreundliche Mobilität zu fördern – nicht nur klimafreundlich, sondern auch platzsparend. Die Stadt ist gewachsen und wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahren wachsen. Wir möchten aber auch den Modalsplit dahingehend verbessern, dass mehr Personen auf den ÖV umsteigen. Dafür braucht es ein entsprechendes Angebot. Die Motion adressiert eine wichtige Fragestellung in dieser Thematik. Heute fand die Schlussabstimmung über das Netto-Null-Ziel 2040 statt. In jener Weisung steht, dass wir davon ausgehen, dass wir für den öffentlichen Verkehr bis zu 30 Millionen Franken Mehrausgaben pro Jahr haben werden. Nur weil dies in einem Bericht festgehalten ist, ist das Geld noch nicht gesprochen. Deshalb ist es sinnvoll, einen Rahmenkredit zu fordern. Auch, weil wir damit dem Stadtrat ermöglichen, ein Programm aufzubauen und nicht ein einzelnes Projekt, von dem wir alle wissen, dass es in zwei Jahren nicht stehen würde. Bei aller Sympathie lehnt der Stadtrat die Motion ab und möchte den Vorstoss nur als Postulat entgegennehmen. Die Krux liegt ein Stück weit tatsächlich in der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch den Zürcher Verkehrsverbund. Dies ist an und für sich richtig so. Wenn wir einfach Geld einschiessen, wird eine Abgrenzung schwierig: Was gehört zum Grundangebot, das der ZVV finanzieren muss, und wo lässt die Stadt Geld einfließen? Wir wollen nicht, dass wir Geld in das System hineinführen und der ZVV sich danach bedankt und das Geld woanders einsetzt. Wir müssten zuerst prüfen, wie und ob eine Abgrenzung rechtlich möglich ist. Wir sind daran, die Netzentwicklungsstrategie 2040 zu entwickeln, aufbauend auf dem Zukunftsbild 2050, das wir im September 2021 präsentiert haben. Dort werden wir selbstverständlich gemeinsam mit dem ZVV diskutieren, was er mit welcher Priorisierung in seine Strategie aufnimmt. Erst dann kann man sinnvoll entscheiden, ob es zusätzliche Mittel braucht oder nicht. Oft ist es leider nicht das Geld, das eine Beschleunigung verunmöglicht, sondern dass zahlreiche verschiedene Bedürfnisse aufeinanderprallen, welche auch mit Rechtsmitteln erstritten werden. Dies gilt es zu berücksichtigen, auch weil die meisten Bewilligungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz laufen, auch wenn man eine separate Finanzierung über den Rahmenkredit hätte. Wir sehen sehr viel Potenzial in den Themen der Motion, insbesondere wie wir eine potenzielle Mehrfinanzierung umsetzen können. Wir wollen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht nur erhalten, sondern steigern. Das heisst aber auch, dass die Anforderungen steigen. Dazu gibt es diverse Themen, die auch in der Motionsbegründung angeführt werden: zusätzliche Dienstgleise, zusätzliche Eigenstrassen, die Digitalisierung, Mobilitäts-Hubs, Innovationsprojekte, die auch eine technologische Weiterentwicklung ermöglichen. Das benötigt eine Koordination mit verschiedensten Partnern. Das können wir in zwei Jahren nicht erreichen. Wir prüfen aber gerne, wie man noch mehr tun könnte und nehmen den Vorstoss als Postulat entgegen.*



Weitere Wortmeldung:

Hans Jörg Käppeli (SP): Der Stadtrat der FDP ist zuständig für die VBZ. Er ist bei der Vision 2050 und der Netzentwicklungsstrategie im Lead, damit Infrastrukturprojekte für den ÖV lanciert werden. Vom Stadtrat kamen aus meiner Sicht etwas eigenartige Signale. Ich hatte einmal die Idee für einen Rahmenkredit im ÖV für ein anderes Anliegen. Ich sprach mit dem Direktor des ZVV darüber. Er hat mir plausibel davon abgeraten. Ein Rahmenkredit sei schwerfällig, langsam und ein administratives Monster. Das wichtigste Argument lautete aber: Die Finanzierung der Infrastruktur beim ÖV ist bestens geregelt. Das Geld kommt vom ZVV, vom Kanton beziehungsweise vom Bund. Das Geld ist vorhanden – übrigens auch bei der Strasse. Man muss es einfach abholen. Die Stadt muss hier nichts mitfinanzieren. Es muss einzig der Wille vorhanden sein, etwas zu unternehmen, vorteilswise mit der Unterstützung des Gemeinderats. Man muss einfach handeln. Der ehemalige Stadtrat Andres Türler hat unsere Vorstösse immer wieder mit dem Argument abgelehnt, er habe keinen Auftrag vom ZVV erhalten. Wenn man von einem Projekt überzeugt ist, muss man beim ZVV anklopfen und die Notwendigkeit des Projekts mit guten Argumenten belegen. So kommt man zu einem Auftrag. Gute Projekte werden vom Kantonsrat problemlos abgesehnet. Wenn der ZVV auf den Geschmack kommt, dass die Stadt zu finanzieren beginnt, dann wird es düster. Der Vorstoss ist zudem nicht ehrlich. Es geht nicht um die Förderung des ÖV, sondern darum, Einschränkungen für den MIV zu verhindern. Der Platz auf den Strassen ist beschränkt. Damit bekämpft die FDP die Realisierung von Velostreifen. Woher soll der Platz für die Eigenstrasse kommen? Zurzeit üben das Tiefbauamt und die VBZ beim Tram Affoltern genau mit dieser Fragestellung. Bis jetzt hat man den nötigen Platz nicht gefunden. Eigentlich müsste man eine Textänderung vorschlagen, um die falsche Finanzierung zu korrigieren, und auch hinsichtlich der wirksamen Umsetzung der dringend notwendigen Bevorzugung des ÖV bei den Knoten. Wir lehnen die Motion ab. Das Postulat unterstützen wir, allerdings mit wenig Begeisterung. Vom Stadtrat erwarten wir, dass er sich für die ÖV-Bevorzugung an den Knoten engagiert.

Markus Knauss (Grüne) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat: Die FDP hat das grosse Portemonnaie ausgepackt. Es ist ihr aber offensichtlich nicht ganz wohl dabei. Deshalb schwadroniert Severin Pflüger (FDP) irgendetwas von Vorfinanzierung. In der Motion steht davon nichts. Offenbar hat er gemerkt, dass ein Rahmenkredit in der Höhe von 300 Millionen Franken für den Ausbau des ÖV doch etwas schräg in der Landschaft steht. Ich kann mich gut erinnern, als der Gemeinderat sich entschied, den Ärmsten der Armen bei der Entwicklungshilfe etwas mehr zu geben, als man müsste. Im vorliegenden Fall tut Severin Pflüger (FDP) so, als ob der Kanton Zürich, der finanziell für die ÖV-Ausbauten verantwortlich ist, eine Art Entwicklungsland ist, dem man unter die Arme greifen müsste. Wer aber 1 Milliarde Franken hat, um einen unsinnigen Strassentunnel am Rosengarten zu finanzieren, kann durchaus auch den gesetzlichen Verpflichtungen zur Finanzierung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in der Stadt nachkommen. In der Motionsantwort wurde die grösste Gefahr klar benannt: Der ZVV könnte mit einem solchen Vorstoss auf die Idee kommen, dass er Investitionen in den ÖV-Ausbau der



4 / 4

Stadt Zürich vermehrt ablehnt mit der Begründung: Wenn die Stadt dies haben wolle, werde sie es sowieso bezahlen. Mit diesem Vorstoss, egal ob als Motion oder als Postulat, würde die FDP diese Tür weit aufstossen. Mit den Steuern und der direkten Finanzierung, die wir an den Kanton Zürich bezahlen, finanziert die Stadt Zürich bereits 50 Prozent aller ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Das hat der ehemalige Stadtrat Andres Türler der Verkehrskommission (SK SID/V) jedes Jahr erklärt. Die FDP möchte noch mehr Geld in diese Querfinanzierung hineinfließen lassen. Andres Türler hat eine andere Politik vertreten. Das ist lobenswert. Die S-Bahn-Haltestelle Sihlcity wurde zum Beispiel mit einer Million Franken von der Stadt mitfinanziert. Dies wurde aber geheim gehalten, damit nicht öffentlich wird, dass man die Stadt auch für Investitionskosten im öffentlichen Verkehr hinzuziehen kann. Ich verstehe nicht, warum der Stadtrat diesen unsinnigen Vorstoss als Postulat entgegennehmen will. Ich frage mich, ob man der FDP oder dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe ein Geschenk machen will. Der Vorstoss ist unsinnig und ordnungspolitisch falsch. Wir lehnen ihn sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Weitere Wortmeldung:

Attila Kipfer (SVP): *Die SVP ist der Ansicht, dass 300 Millionen Franken viel Geld auf einen Schlag für neue Verkehrsmittel sind. In der Motion steht, dass es um Trams und Busse geht. Trams sind unserer Meinung nach teuer, langsam, unflexibel und ineffizient. Deshalb lehnen wir den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.*

Das Postulat GR Nr. 2022/35 (statt Motion GR Nr. 2021/268, Umwandlung) wird mit 76 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat