Stadt Zürich
Gemeinderat

Stadt Zürich
Gemeinderat
Parlamentsdienste
Stadthausquai 17
Postfach, 8022 Zürich

T +41 44 412 31 10
gemeinderat@zuerich.ch
gemeinderat-zuerich.ch

Auszug aus dem substanziellen Protokoll
136. Ratssitzung vom 26. März 2025

4441. 2024/290
Weisung vom 19.06.2024:
Sozialdepartement und Departement der Industriellen Betriebe, Volksinitiative «VBZ-Abo für 365 Franken», Antrag auf Gültigkeit, Ablehnung und Gegenvorschlag, Abschreibung Postulat GR Nr. 2021/274

Antrag des Stadtrats

A. In eigener Befugnis und unter Ausschluss des Referendums:

   1. Die am 6. März 2024 in der Form der allgemeinen Anregung eingereichte Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» ist gültig.

   2. Das Postulat GR Nr. 2021/274 von Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP) und sechs Mitunterzeichnenden betreffend Verbilligung der Kosten für den öffentlichen Verkehr für einkommensschwache Personen oder für Personen, die Unterstützungsleistungen erhalten, wird abgeschrieben.

B. Zuhanden der Stimmberechtigten:

   1. Die in der Form der allgemeinen Anregung am 6. März eingereichte Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» wird abgelehnt.

   2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» vom 6. März 2024 in der Form der allgemeinen Anregung beschlossen:

      Es sollen Bestimmungen erlassen werden, die für einkommensschwache Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich zweckgebundene Beiträge zur Vergünstigung des Monats- und Jahresabonnements (2. Klasse) für die Zone 110 einführen. Die Höhe der Beiträge kann einkommensabhängig abgestuft sein und bis 55 Prozent für Erwachsene und bis 70 Prozent für Kinder und Jugendliche des Originalpreises betragen.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Minderheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2 / Minderheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt B1 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A1 / Minderheit Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A2 / Minderheit Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B (bisher Dispositivpunkt B1):

Severin Meier (SP): *Die Volksinitiative vom 6. März 2024 verlangt, dass ein städtisches Abo für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) für Erwachsene 365 Franken und für Kinder und Jugendliche 185 Franken kosten soll. Es soll nicht nur für das Abo 2. Klasse Zone 110, sondern auch für andere ÖV-Abos einlösbar sein – vor allem für das Generalabonnement (GA). Mit der Initiative soll etwas gegen den Kaufkraftverlust von Menschen mit tiefen Einkommen, aber auch des Mittelstands in der Stadt Zürich unternommen werden. Zudem soll eine Lenkungswirkung zur nachhaltigen Mobilität erreicht werden. Die Volksinitiative geht auf eine Motion der SP vom Jahr 2021 zurück. Gleichzeitig reichten Simone Brander (SP) und Heidi Egger (SP) ein Postulat ein, das die Verbilligung des ÖV für einkommensschwache Personen forderte. Das Postulat wurde überwiesen, die Motion nicht. Deshalb entschied sich die SP, aus der Motion eine Volksinitiative zu machen. Am 6. Juli 2024 erklärte der Stadtrat die Gültigkeit der Volksinitiative. Sie erfüllt die Einheit der Materie, ist durchführbar und es wird nicht in die Tarifhoheit des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) eingegriffen. Der Stadtrat teilt die Anliegen der Förderung des ÖV und der finanziellen Entlastung der Stadtzürcher Bevölkerung, lehnt die Volksinitiative aber ab, weil er die Kosten für unverhältnismässig hält. Wenn alle Stadtzürcherinnen und -zürcher ein um 444 Franken vergünstigtes Abo bezögen, beliefen sich die Kosten auf 183 Millionen Franken pro Jahr. Der Stadtrat berechnet basierend auf den Erfahrungswerten der Stadt Wien, die ein 365-Euro-Abo einführte, dass Kosten in der Höhe von 140 Millionen Franken entstehen würden. Er geht also davon aus, dass nicht die ganze Bevölkerung dieses Abo beziehen wird. Der Stadtrat hält jedoch auch diese Kosten für unverhältnismässig und lehnt das Giesskannenprinzip ab. Stattdessen möchte er Investitionen in den ÖV fördern. Zudem bezweifelt er, dass es einen ausreichenden Umsteigeeffekt geben wird. Der Stadtrat hat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Dieser beinhaltet vergünstigte Monats- und Jahresabos für einkommensschwache Personen, aber nicht für den Mittelstand. Die Beiträge sollen einkommensabhängig sein. Der höchstmögliche Vergünstigungsbeitrag beträgt 55 Prozent für Erwachsene und 70 Prozent für Kinder und Jugendliche bis 25 Jahre. Die existierenden ÖV-Beiträge für Beziehende von Zusatzleistungen zur AHV/IV und Besitzende der ZVV-Legitimationskarte will der Stadtrat in die Umsetzungsvorlage integrieren. Der Stadtrat begründet den Gegenvorschlag damit, dass er die hohen Lebenshaltungskosten verstehe. Er zitiert eine Deloitte-Studie aus dem Jahr 2024, die besagt, dass Einwohnerinnen der Schweiz aufgrund der Inflation den ÖV weniger nutzten. Allerdings bevorzuge der Stadtrat eine gezielte Entlastung und nicht eine Entlastung für die ganze Bevölkerung. Als Ansatz für die Berechnung könnte die individuelle Prämienverbilligung genommen werden. Man käme so auf 80 000 Menschen in der Stadt, die eine Vergünstigung in der Höhe von 444 Franken erhielten. Das würde 35,5 Millionen Franken pro Jahr kosten. Weil der Stadtrat mit seinem Gegenvorschlag das Postulat GR Nr. 2021/274 umsetzt, beantragt er dessen Abschreibung. Zusammengefasst geht es um folgende Anträge aus der Weisung: Gültigkeit der Volksinitiative, Abschreibung des Postulats, Ablehnung der Volksinitiative und Gegenvorschlag des Stadtrats. Als nächstes spreche ich für die Minderheit, bestehend aus der SP und einem Teil der Grünen, die sich für die Volksinitiative ausspricht. Die Initiative ist eine der wichtigsten Antworten auf den Kaufkraftverlust des Mittelstands und von Menschen mit tiefen Einkommen, die sich das Le-*

*ben in der Stadt immer weniger leisten können. In den Jahren 2022–2024 betrug die Inflation zwischen 1,7 bis 3 Prozent. Die Preise der ZVV-Tickets stiegen in derselben Zeitspanne sogar stärker. Noch stärker fallen die steigenden Mieten und explodierenden Krankenkassenprämien ins Gewicht. In den letzten 25 Jahren haben sie sich fast verdoppelt. Es braucht dringend Massnahmen, um den ganzen Mittelstand zu entlasten. Das kostet etwas. Der Stadtrat rechnet mit 140 Millionen Franken – die Minderheit mit höchstens 110 Millionen Franken jährlich. Das entspricht der Annahme, dass mehr als doppelt so viele Leute wie heute ein vergünstigtes Abo lösen werden. Diese Zahl basiert also auf der Annahme, dass das vergünstigte Abo ein grosser Erfolg wird. Die Annahme von 140 Millionen Franken halten wir für eine Überschätzung. Aber egal, ob es 110 oder 140 Millionen sind: Wir müssen es uns leisten können. Zudem fliesst jeder einzelne Franken direkt ins Portemonnaie der Stadtzürcher*innen. Ich frage die Stadtbevölkerung: Haben Sie ein ZVV-Zone-110-Abo? Dann sparen Sie 444 Franken jährlich. Haben Sie ein GA oder ein anderes ÖV-Abo? Dann sparen Sie auch 444 Franken jährlich. Haben Sie bisher Einzelbillette gelöst, weil sich ein Abo nicht lohnte, dann sparen Sie auch 444 Franken jährlich. Als Familie mit zwei Elternteilen und zwei Kindern sparen Sie 1690 Franken jährlich, wenn Sie am 28. September Ja zur Volksinitiative sagen. Man könnte entgegnen, die Stadt könne sich das nicht leisten. Muss ich nach dem gestrigen Resultat der Rechnung 2024 wirklich ausführen, weshalb sich unsere Stadt das leisten kann? Erfreulicherweise hat die Stadt alleine im letzten Jahr einen Überschuss von einer halben Milliarde Franken erzielt. Mit diesem Überschuss alleine liessen sich die Mehrkosten für das 365er-Abo für die Dauer von fast fünf Jahren bezahlen. Ausserdem verfügt die Stadt über ein Eigenkapital von 2,8 Milliarden Franken. Ich hoffe deshalb, dass heute Abend niemand ernsthaft argumentiert, die Stadt könne sich das nicht leisten. Die SVP, Die Mitte, FDP und GLP werden wahrscheinlich argumentieren, die Stadt solle die Steuern senken, anstatt ein Kaufkraftpaket für den Mittelstand zu schnüren. Ich rechne das gerne vor: Wenn das 365er-Abo tatsächlich extrem beliebt ist und mehr als doppelt so viele Leute eine solche Vergünstigung beziehen, kostet das die Stadt maximal 120 Millionen Franken jährlich. Eine Steuersenkung um einen Prozentpunkt entspricht ungefähr 20 Millionen Franken Mindereinnahmen. 120 Millionen Franken entsprächen also einer Steuersenkung von sechs Prozentpunkten. Das klingt auf den ersten Blick nach viel, ist es aber für die allermeisten Haushalte nicht. Eine Stadtzürcherin, die mit einem steuerbaren Einkommen von 95 000 Franken zum oberen Mittelstand gehört, würde mit einer Steuersenkung um sechs Prozentpunkte nur 351 Franken weniger Steuern bezahlen. Das ist deutlich weniger als die 444 Franken, die sie mit dem ÖV-Abo einsparen würde. Noch absurder wäre das Beispiel einer alleinerziehenden Mutter mit zwei Kindern: Mit einem steuerbaren Einkommen von 35 000 Franken würde sie bei einer Steuersenkung um 67.40 Franken entlastet, während ihre Familie mit der Initiative 1250 Franken einsparen können. Diese Vorlage entlastet also nicht nur Menschen mit tiefen Einkommen, sondern den gesamten Mittelstand. Sogar gut Verdienende profitieren mehr als bei einer Steuersenkung. Die Einzigen, die von einer Steuersenkung profitieren würden, sind Topverdiener*innen und Konzerne wie die UBS. Wenn Sie, liebe Zürcherin, als Einzelperson nicht über mehr als 112 000 Franken steuerbares Einkommen verfügen, lohnt sich das 365-Abo für Sie finanziell. Diese Stärkung des Mittelstands ist Grund genug, dieser Initiative zuzustimmen. Zudem werden Anreize geschaffen, den*

ÖV vermehrt zu nutzen, was auch aus einer Klimaschutzperspektive gut ist. Gleichzeitig werden wir am 28. September über die Parkkartenverordnung abstimmen, bei der Gebühren für öffentliche Parkplätze erhöht werden sollen. Diese beiden Vorlagen hängen eng miteinander zusammen. Während die Nutzung des Autos teurer wird, soll die Nutzung des ÖV günstiger werden. Das entspricht einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie und ist wichtig, um die in der Bevölkerung verankerten Klimaziele zu erreichen. Studien zeigen, dass eine Vergünstigung des ÖV zu einem Umsteigeeffekt führt. Es ist aber auch wichtig für eine nachhaltige Raumplanung unserer Stadt. In der Weisung des Stadtrats ist zu lesen, anstatt ÖV-Tickets zu vergünstigen, solle man in den Ausbau der ÖV-Infrastruktur investieren. Wir sagen: Das eine tun und das andere nicht lassen.

Mehrheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2 / Mehrheit Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A2:

Martina Zürcher (FDP): *Die Mehrheit der Kommission beantragt die Abschreibung des Postulats GR Nr. 2021/274 und die Ablehnung des Änderungsantrags. Ein Postulat ist ein Prüfauftrag. Der Stadtrat prüfte dieses Anliegen im Rahmen des Gegenvorschlags.*

Mehrheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt B1 / Mehrheit Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B (bisher Dispositivpunkt B1):

Michael Schmid (AL): *Ich hätte es bevorzugt, wenn die Punkte einzeln nacheinander besprochen würden. Ich spreche für die Mehrheit, die die Ablehnung der Initiative empfiehlt. Der Initiativtext führt zwei Zwecke auf: die Förderung des ÖV und die finanzielle Entlastung der Bevölkerung. Es ist ungewiss, wie stark die Förderung des ÖV eintreten würde und wie stark die Verlagerung vom Fuss-, Velo- oder Autoverkehr zum ÖV wäre. Mit dem Auto unterwegs zu sein, ist heute zwar weniger kostendeckend, aber doch wesentlich kostenintensiver als der ÖV – und zwar um ein Vielfaches der rund 400 Franken, die die Initiative als Rabatt vorsieht. Nach Einschätzung der Kommissionsmehrheit ist ein Verlagerungseffekt unwahrscheinlich. Für ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV ist die Attraktivität der Verkehrsmittel ausschlaggebend. Dazu gehört die Gesamtreisezeit, die Taktdichte sowie die Annehmlichkeiten und Unannehmlichkeiten während der Fahrt. Was die finanzielle Entlastung der Bevölkerung angeht, unterscheiden sich die Meinungen innerhalb der Kommissionsmehrheit. Während die einen eine Abmilderung der kapitalistischen Umverteilung von Vermögen vom Mittelstand und den finanziell Schwachen zu den Reichen und Superreichen mittels staatlicher Rückumverteilung in die Gegenrichtung ablehnen, wird sie von anderen befürwortet. Allerdings erachten sie die Art der Umverteilung, wie sie die Initiative vorschlägt, für zu wenig zielgerichtet und effektiv. Es gibt bei einigen Mitgliedern der Mehrheit auch grundsätzliche Bedenken, Mobilität – in welcher Form auch immer – noch weitergehender zu subventionieren. Sie wünschen sich in eher verursachergerechte Preise. Ich führe kurz aus, was die Gedanken der Kommissionsmitglieder sind, die die staatliche Rückumverteilung hin zu den finanziellen Schwächeren befürworten. Die Initiative möchte, dass alle erwachsenen Einwohnenden der Stadt Zürich denselben Betrag erhalten, wenn sie ein ÖV-Abonnement beziehen. Die mangelnde Unterscheidung nach den finanziellen Verhältnissen bedeutet, dass*

auch jene von einem Rabatt profitieren, die sich die überhöhten Mieten und teuren Restaurants in der Stadt problemlos leisten können. Nicht, dass wir es diesen Personen nicht gönnen würden, aber die 140 Millionen Franken jährlich würden für andere Ausgaben oder Einnahmenverzichte fehlen, die der Bevölkerung effektiv zugutekämen. Etwa jenen, denen aufgrund der rasant steigenden Mieten die Vertreibung droht. Verschiedene Gegenvorschläge, die diskutiert wurden, würden nach der Meinung dieses Teils der Kommissionsmehrheit eine zielgerichtetere Unterstützung ermöglichen.

Mehrheit Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt B2:

Derek Richter (SVP): *Der Stadtrat hat einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative ausgearbeitet. Es sollen zweckgebundene Beiträge zur Vergünstigung der Monats- und Jahresabonnemente der 2. Klasse für die Zone 110 in der Stadt Zürich eingeführt werden. Der Gegenvorschlag der Minderheit verlangt, dass eine Bestimmung erlassen werden soll, die für Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich bis 25 Jahre oder mit einem tiefen Einkommen zweckgebundene Beiträge für die Vergünstigung der Monats- und Jahresabos der 2. Klasse des öffentlichen Nahverkehrs vorsieht. Die Höhe der Beiträge soll einkommensabhängig abgestuft sein und 450 Franken betragen. Die Mehrheit der Kommission, bestehend aus SP, FDP, EVP, SVP und einem Teil der Grünen, lehnt diese Änderung ab. Der Passus «des öffentlichen Nahverkehrs» ist für die Mehrheit zu unbestimmt. Ist damit das ZVV-Netz, nur die Stadt Zürich oder die ganze Schweiz gemeint? Zudem ist fraglich, ob es rechtlich haltbar ist. Zum Standpunkt der SVP: Der ÖV ist teuer und er produziert zu teuer. Der heutige Betrieb ist nicht kostendeckend. Die Gründe dafür sind mannigfaltig. Es liegt zu einem wesentlichen Teil an den Begehrlichkeiten, die unter anderem von Ihnen kommen – beispielsweise die Tempo-30-Zwängerei, die bis zu 20 Millionen Franken pro Jahr kostet. Die Bemühungen des ÖV für einen qualitativ guten Betrieb, bei dem kein Geld verschwendet wird, sind nicht ersichtlich. Die SP-Initiative würde alles noch verschlechtern. Denn was nichts kostet, ist nichts wert. Die Motivation der SP-Initiative ist für uns sonnenklar: Es handelt sich um ein Zückerchen für die eigene Klientel vor den Wahlen nächstes Jahr. Beim ÖV gibt es immer wieder Kostenüberschreitungen. Bei den SBB gab es zum Beispiel mehrere Jahre Verspätung bei den Bombardier-Zügen und beim Fernverkehr-Doppelstockzug Dosto wurden Hunderte Millionen Franken in den Sand gesetzt. Bezahlen muss der Steuerzahler. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) informierten im Dezember 2024 über Lieferverzögerungen und Qualitätsmängel. Der Staat kann kein ÖV – überlassen wir es den Privaten.*

Minderheit 1 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt B2:

Michael Schmid (AL): *Die Minderheit 1, bestehend aus der AL, unterstützt die Stossrichtung des Gegenvorschlags grundsätzlich. Er würde eine zielgerichtete Unterstützung der finanziell Schwachen bewirken. Wir haben aber ein paar Verbesserungsvorschläge. Erstens sollen nicht nur einkommensschwache Personen, wie es der Stadtrat vorschlägt, sondern auch Jugendliche und Erwachsene bis 25 Jahre von den Vergünstigungen profitieren. Diese Personen befinden sich oft in schlechten finanziellen Verhält-*

nissen. Ihr automatischer Einbezug würde eine unbürokratische Unterstützung bei geringen Kosten ermöglichen. Zudem würden dadurch die Anliegen der Jugendvorstösse GR Nrn. 2024/163 und 2025/28 berücksichtigt. Zweitens soll der Rabatt nicht nur für die ZVV-Zone 110 gelten, sondern auch für die nähere Agglomeration der Stadt, weil diese längst mit ihr verwachsen ist. Es wäre unsinnig, jenen, die ins Zentrum von Dübendorf pendeln müssen, keinen Rabatt zuzugestehen, aber jenen, die nur bis Stettbach fahren, schon. Die Anpassung von einem einkommensabhängigen relativen zu einem absoluten Rabatt von bis zu 450 Franken pro Jahr ist die Folge für diesen Antrag.

Minderheit 1 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt B2:

Markus Knauss (Grüne, Präsidium): *Ich vertrete einen Teil der Grünen – ich glaube, es ist die Mehrheit. Wir sind auf der Seite des SP-dominierten Stadtrats. Ich stelle fest, dass die SP mit dieser Initiative den grossen Hebel auspackt. Es handelt sich nicht um einen Versuchsbetrieb für die Dauer von ein, zwei Jahren. Wir legen heute Regeln fest, die uns über viele Jahre finanziell binden. Was mit dem Hebel bewegt wird, wissen wir nicht so richtig. Es wird behauptet, die Initiative sei ein Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels. Ich weiss nicht, wie man noch mehr Leute in Tram und Bus quetschen will, sie sind in den Spitzenzeiten schon voll. Wenn man den ÖV-Anteil substanziell erhöhen will, braucht es neue Verbindungen. Aber genau das wird mit dieser Initiative nicht gemacht. Deshalb bin ich der Meinung, dass es viel effizienter ist, wenn wir den Veloverkehr fördern. Da kann mit vergleichsweise wenig Geld sehr viel bewegt werden. Das Beispiel Wien wird immer wieder zitiert. Wien baute den ÖV – vor allem die U-Bahn – in den 90er-Jahren stark aus. Durch diesen Ausbau stieg der ÖV-Anteil massiv an. Im Jahr 2012 führte Wien das 365-Euro-Ticket ein. Die Zahl der Abos hat sich verdoppelt. Aber der ÖV-Anteil blieb genau gleich. Bezüglich Verkehrswende passierte nichts. Man stellte fest, dass sich das Ticket vor allem auf bestehende Kunden auswirkte. Anstatt Einzeltickets wurden Jahreskarten gekauft, aber ein Verlagerungseffekt wurde nicht erreicht. Heute ist der ÖV-Anteil in Wien auf 34 Prozent gesunken. Wir haben viele Untersuchungen dazu angeschaut, was finanzielle Massnahmen bringen könnten und mussten feststellen, dass nicht viel passiert. Die Grünen aus Wien erzählten uns zum Beispiel, dass die Leute weniger zu Fuss gehen oder weniger Velo fahren, wenn der ÖV billig ist. Stellen wir uns das unter ökologischer Verkehrswende vor? Die Initianten wollen die Kaufkraft erhalten und den Mittelstand entlasten. Es ist wie bei einem Schnäppchen-Angebot im Discounter: Wenn man es kauft, ist es vielleicht günstiger. Aber wenn man es nicht kauft, hat man nichts davon. Wer das Abo nicht kaufen will oder sich die 365 Franken nicht leisten kann, hat nichts davon, ist aber trotzdem Teil dieser gigantischen Umverteilung. Das blendet Severin Meier (SP) aus. Er stellt es dar, als würden alle profitieren. Aktuell haben aber nur ungefähr 38 Prozent der Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher ein solches Abo. Es gibt viele Leute, die sich heute schon umweltgerecht verhalten und diese Leute haben nichts davon. Der Modalsplit-Anteil der Velofahrenden bei der letzten Volkszählung im Jahr 2015 betrug 12 Prozent. Ich würde behaupten, er ist heute viel höher. Das sind Leute, die nie ein ÖV-Abo kaufen oder vielleicht für einen oder zwei Monate. Die Initiative fokussiert aber auf die Jahresabos. Es gibt auch viele Leute, die ihren Alltag zu Fuss bewältigen. Sie profitieren nicht. Genauso ältere Leute, die weniger mobil*

sind und vielleicht ein- oder zweimal pro Woche mit einer Tageskarte in die Stadt fahren, aber nie eine Jahreskarte lösen werden. Alle Leute, die schon heute sehr ökologisch unterwegs sind, profitieren nicht von diesen Umverteilungseffekten. Man kann argumentieren, dass Steuersenkungen nur der UBS und den Topmanagern helfen. Aber die Initiative ist so konstruiert, dass auch 20 000 Vermögensmillionäre davon profitieren können. Der Gegenvorschlag des Stadtrats hat einen klaren Fokus. Er will den ÖV für einkommensschwache Personen verbilligen. Im Gegenvorschlag wird auch die Fehlkonstruktion der Initiative korrigiert und es könnten Monatsabos vergünstigt werden. Zudem werden die Vergünstigungen, die sich an den Höchstansätzen der Initiative orientieren, abgestuft. Auch der Gegenvorschlag kostet 35 Millionen Franken pro Jahr. Aber damit behalten wir den finanziellen Spielraum, um auch in Zukunft ökologisch und sozial unterwegs zu sein. Mit der Initiative hingegen wird eine finanzpolitische Fessel geschaffen, die es uns später verunmöglicht, andere Schwerpunkte in der Politik zu setzen.

Weitere Wortmeldungen:

Sandra Gallizzi (EVP): *Aktuell kostet ein Jahresabonnement für die Zone 110 für Erwachsene 809 Franken. Für Kinder und Jugendliche bis 25 Jahre kostet es 586 Franken. Die massiven Vergünstigungen bei einer Annahme der Initiative müssten durch die Steuerzahler finanziert werden. Nicht alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt sind auf eine Vergünstigung des ÖV-Abonnements angewiesen. Eine ÖV-Vergünstigung für die gesamte städtische Bevölkerung käme somit dem allgemein unerwünschten Giesskannenprinzip gleich. Auch wenn die Rechnung 2024 der Stadt Zürich mit einem Ertragsüberschuss von knapp 518 Millionen Franken abschloss, heisst das nicht, dass wir mit der grossen Kelle anrichten und Geld verschenken können. Nach der Abstimmung vom letzten Mittwoch werden zukünftig Einnahmen aus der Werbung im öffentlichen Raum wegfallen. Anstatt den ÖV für die ganze Bevölkerung zu vergünstigen, wäre es weitaus sinnvoller, finanzielle Mittel in den Ausbau und die Verbesserung der ÖV-Infrastruktur zu investieren. Diese ist zwar schon sehr gut, aber es gibt noch Luft nach oben. Es braucht attraktive Verbindungen innerhalb der Stadt, aber auch von ausserhalb in die Stadt. Das schafft einen Anreiz, den ÖV vermehrt zu nutzen oder sogar komplett umzusteigen. Die Initiative möchte, dass durch die Vergünstigung mehr Leute den ÖV nutzen. Damit soll das Netto-Null-Ziel erreicht werden. Ähnliche Versuche in anderen europäischen Städten zeigten jedoch, dass keine Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV stattfindet. Ein Beitrag zum Netto-Null-Ziel wäre daher mit der Initiative nicht erreicht. Die Leute werden nur durch einen attraktiven ÖV motiviert, vom MIV auf den ÖV umzusteigen. Sie müssen einen Vorteil haben, etwa, dass sie schneller von A nach B kommen oder weniger im Stau stehen. Aus all diesen Gründen lehnt die Fraktion Die Mitte/EVP sowohl die Initiative als auch die Gegenvorschläge ab.*

Carla Reinhard (GLP): *Die Initiative würde die Stadt Zürich 140 Millionen Franken pro Jahr kosten. Es handelt sich um einen sehr hohen wiederkehrenden Betrag, der aus unserer Sicht die ÖV-Förderung zu wenig voranbringt. Gemäss der Initiative soll die Umla-*

gerung des MIV auf den ÖV erreicht werden. Ein Auto kostet gemäss Comparis durchschnittlich 10 000 Franken pro Jahr. Ein reguläres ZVV-Abo für die Zone 1 und 2 kostet ungefähr 800 Franken – also 10-mal weniger. Sogar ein GA, das 4000 Franken kostet, ist halb so teuer wie ein Auto. Ich stelle deshalb die These auf, dass eine Person, die ein Auto besitzt, die hohen Kosten auf sich nimmt, weil sie es entweder braucht, präferiert oder weil die Kosten schlicht keine Rolle spielen. Daraus folgt, dass die Preisreduktion des ÖV-Abos in keinem dieser Szenarien zum Umstieg führen würde. Das zeigt auch die Studie aus Wien, die mehrmals erwähnt wurde. Die GLP ist überzeugt, dass das 365-Franken-Ticket nicht die wirksamste Lösung zur ÖV-Förderung ist. Im Gegenteil: Am Schluss ist weniger Geld vorhanden, das in den Netzausbau investiert werden kann, der die Attraktivität des ÖV deutlich steigern würde. Gegen die Initiative spricht auch, dass schlicht alle Bewohnenden die Reduktion erhalten – egal, ob man Millionen besitzt oder wirklich davon profitieren würde. Auch wenn eine Familie allen Personen ein GA der 1. Klasse kaufen möchte, würde jede Person diese Reduktion erhalten. Severin Meier (SP) sprach von einer Entlastung des Mittelstands. Aber es gibt überhaupt keine Einschränkung nach oben. Diesen undifferenzierten Ansatz lehnen wir ab. Es braucht keine Millionärs-Ticket-Subventionen. Mit dem Gegenvorschlag wandelt der Stadtrat die Verkehrs- in eine Sozialvorlage um. Das begrüssen wir grundsätzlich. Aber am Schluss konnte uns auch der Gegenvorschlag nicht überzeugen. Auch diese Umsetzung wäre sehr teuer und die 35 Millionen Franken würden für Investitionen in den ÖV fehlen. In der Kommission fragten wir nach vorhandenen Möglichkeiten für Leute, die auf eine Reduktion angewiesen sind. Mit der ZVV-Legitimationskarte können Leute, die Ergänzungsleistungen beziehen, eine Reduktion bei Monats- und Jahresabos erhalten. Wir lehnen die Initiative wie auch die Gegenvorschläge des Stadtrats und der AL ab.

Martina Zürcher (FDP): *Damit mehr Leute den ÖV nutzen, muss er besser und schneller werden, nicht 400 Franken günstiger. Mein Arbeitsplatz ist in der Binz in Wiedikon. Ich wohne in Höngg. Die Distanz beträgt etwa sechs Kilometer. Mit dem ÖV habe ich am Feierabend im besten Fall 45 Minuten, meistens eher 60 Minuten. Mit dem Velo habe ich 20 Minuten. Wenn jemand jeden Tag 20 Minuten mehr Freizeit hat, weil der ÖV besser ist als heute, dann ist das dieser Person mehr wert als die 400 Franken Giesskanne an alle. Severin Meier (SP) rechnete uns die Steuerersparnisse vor. Ich möchte darauf hinweisen, dass man das ÖV-Abo als Berufsauslagen abziehen kann. Wenn man 444 Franken weniger bezahlt, kann man dies weniger abziehen. Je nach Progression bezahlt man dann 100 bis 200 Franken mehr Steuern. Seit der Präsentation der Rechnung gestern wissen wir, dass man die Steuern um zehn Prozentpunkte hätte senken können. Das wäre eine richtige Entlastung. Die FDP lehnt die Initiative ab.*

Severin Meier (SP): *Ich äussere mich noch einmal als Minderheitssprecher zur Frage, ob das Postulat von Heidi Egger (SP) und Simone Brander (SP) abgeschrieben werden soll. Wir sind dezidiert der Meinung, dass dieses nicht abgeschrieben werden soll. Der Stadtrat lehnt die Initiative ab und fokussiert im Gegenvorschlag auf den Inhalt des Postulats. Der Gegenvorschlag des Stadtrats wird aber keine Mehrheit erhalten und trotzdem wird das Postulat abgeschrieben werden. Das bedauern wir. Die SP lehnt den Gegenvorschlag des Stadtrats und den Antrag der AL aus anderen Gründen ab, als Derek*

Richter (SVP) ausgeführt hat. Für sich alleine betrachtet, stellen sowohl der stadträtliche Gegenvorschlag als auch der von der AL beantragte Gegenvorschlag sinnvolle Vergünstigungen des ÖV für Menschen mit geringem Einkommen dar. Aber heute diskutieren wir über eine viel weitergehende Volksinitiative. Die Gegenvorschläge gehen uns eindeutig zu wenig weit. Es ist Zeit, dass der ganze Mittelstand entlastet wird. Wir lehnen die Gegenvorschläge deshalb ab und ziehen unsere Initiative nicht zurück, um der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, einen bedeutenden Beitrag zur Erhöhung ihrer Kaufkraft zu beschliessen. Sollte die Bevölkerung diese Initiative wider Erwarten ablehnen, können wir per Motion auf die Gegenvorschläge zurückkommen. Es handelt sich also nur um eine Verzögerung um ein paar Monate. Wir wollen aufs Ganze gehen und die Initiative zur Abstimmung bringen. Sie ist ein grosses Puzzleteil unseres 200-Millionen-Kaufkraft-Pakets. Neben der SP-Initiative geht es darin um eine Vergünstigung der Prämien und Kitaplätze. Damit könnten Einzelpersonen jährlich 1000 Franken und Familien bis zu 6000 Franken sparen. Derek Richter (SVP) sagte, es sei ein Zückerchen der SP an die eigene Klientel. Das ist genau richtig. Unsere Klientel ist nämlich der Grossteil der Stadtbevölkerung. Bei 112 000 Franken steuerbarem Einkommen liegt die Grenze, bei der es nicht darauf ankommt, ob man eine sechsprozentige Steuersenkung macht oder von einer Vergünstigung von 444 Franken beim ÖV-Abo profitiert. Markus Knauss (Grüne) sagte, es brauche Investitionen in den ÖV und die Initiative führe nicht dazu. Das ist korrekt. Mit dieser Vorlage beenden wir auch den Ukrainekrieg nicht.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): *Als Beweis des Meinungspluralismus der Grünen möchte ich noch den Minderheitsstandpunkt zur Initiative mitteilen. Eine Minderheit, bestehend aus den jungen und junggebliebenen Fraktionsmitgliedern, sieht in der Initiative eine wichtige verkehrspolitische Vorlage und unterstützt sie. Der MIV verursacht jedes Jahr massive externe Kosten in Form von Abgas, Lärm, Unfällen, Klimakosten, Staukosten und Behinderungen des ÖV. Betroffen sind vor allem Städte und Agglomerationen. Die Stadt Zürich hat nur beschränkt Möglichkeiten, darauf zu reagieren. Sie kann versuchen, das MIV-Aufkommen mit einer zielgerichteten Parkplatzbewirtschaftung zu steuern. Das soll unter anderem mit der neuen Parkplatzverordnung geschehen. Sie kann ausserdem den Fuss- und Veloverkehr fördern, indem Velovorzugsrouten eingerichtet werden. Sie kann auch den ÖV fördern – genau das schlägt die Initiative vor. Die Minderheit der Grünen versteht die Kombination der Parkkartenverordnung und dieser Initiative als schönes marktwirtschaftliches Lenkungsinstrument. Durch ein Preissignal auf der Angebotsseite kann man versuchen, die Nachfrage nach verschiedenen Verkehrsträgern zu beeinflussen. Natürlich hat das keine absolute Lenkungswirkung. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass meine Kommissionskollegen Derek Richter (SVP) und Stephan Iten (SVP) ihren Auto- oder Töffschlüssel abgeben und ein VBZ-Abo beziehen werden. Wenn es so wäre, hätte ich die Preiselastizität dieses Instruments unterschätzt. Es wurde gesagt, dass es eine sehr teure Vorlage sei; ebenfalls wurde die Lenkungswirkung bezweifelt. Für mich heisst das, dass die Kosten in der Weisung vermutlich stark überschätzt sind. Zudem wird nicht ausgewiesen, welche Mehreinnahmen durch den Verkauf von mehr VBZ-Abos entstehen. Die Minderheit der Grünen-Fraktion versteht die Initiative weniger als Umverteilungsvorlage, sondern als einen wichtigen verkehrspolitischen Impuls. Wir sind der Meinung, dass dies etwas kosten darf. Es gibt Städte, die*

weniger finanzkräftig sind und weiter gehen. In Montpellier wurde der gratis ÖV eingeführt. Es geht um eine Priorisierung von Geldern und ein Zeichen für den ÖV.

Michael Schmid (AL): *Wir bedauern, dass die SP und ein Teil der Grünen weder dem Gegenvorschlag des Stadtrats noch jenem der AL zustimmen. Damit pokern sie hoch, dass die Initiative eine Mehrheit der Bevölkerung überzeugen kann. Zwischen den beiden Extremen – jenem der SP, dass alle staatliche Unterstützung erhalten sollen und jenem der Bürgerlichen, dass niemand eine solche erhalten soll – hätten die beiden Gegenvorschläge einen Kompromiss dargestellt. In den Gesprächen mit beiden Fraktionen waren wir zu viel weitergehenden Kompromissen bereit, als nun im Gegenvorschlag enthalten sind. Es lag wirklich nicht an uns, dass kein Gegenvorschlag eine Mehrheit fand. Die Verweise auf den Rechnungsüberschuss im Jahr 2024 und der vergangenen Jahre sind für uns nur teilweise massgebend bei der Beurteilung dieser Initiative. Diese Überschüsse sind ein direkter Effekt der Gentrifizierung. Normalverdienende, denen dadurch die Vertreibung aus der Stadt droht, möchten wir mittels staatlicher Umverteilung unterstützen. Die Bestverdienenden, die sie ersetzen und die der Grund für die steigenden Steuereinnahmen sind, müssen wir nicht beglücken. Das Argument der SP, dass Reichere mehr Steuern zahlten und es deshalb nicht widersinnig wäre, wenn auch sie von der Initiative profitierten, zieht für uns nicht. Die Steuerprogression ist dafür zu tief und es gibt für Reiche zu viele Möglichkeiten zur Steuervermeidung. Die Initiative geht auch deshalb in die falsche Richtung, weil sie die Stadt Zürich insular betrachtet, obwohl sie eng mit der Agglomeration verwachsen ist. Gerade von jenen, die zu Tieflöhnen in der Stadt Zürich arbeiten, haben die wenigsten das Glück, eine Wohnung für weniger als 4000 Franken zu finden. Sie wohnen in der Agglomeration und sind viel stärker auf den ÖV angewiesen, als die Bewohnenden in der Stadt. Die AL findet es deshalb sinnvoll, die Problematik der steigenden ÖV-Preise auf kantonaler Ebene anzugehen. Mit der Motion KR Nr. 28/2025 fordern wir im Kantonsrat, dass die Abonnementspreise des ZVV einkommensabhängig ausgestaltet werden und tiefere und mittlere Einkommen im ganzen Kanton von vergünstigten Tarifen profitieren können.*

Anna Graff (SP): *Ich möchte mich auf ein Argument beschränken, das von Michael Schmid (AL), Markus Knauss (Grüne) und Sandra Gallizzi (EVP) vorgebracht wurde. Sie argumentierten, dass es keinen Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV gebe, wenn man den ÖV verbillige. Ausserdem befürchten sie, dass Menschen vom Velo auf den ÖV umsteigen würden, was aus einer Klimaperspektive nicht zu begrüssen sei. Diese Ausführungen basieren mehrheitlich auf einer Studie aus Wien. Wenn man Beispiele im Inland, im näheren und weiter entfernten Ausland anschaut, wo verschiedene Modelle von ÖV-Verbilligungen umgesetzt wurden, sieht man, dass diese Studien zu anderen Schlüssen kamen. Aus dem Jahr 2024 gibt es Studien zur Situation in Deutschland: Beim 9-Euro-Ticket konnten ungefähr 20 Prozent der Ticketnutzungen zumindest teilweise MIV-Fahrten einsparen. Das ist eine beträchtliche Zahl. In Hamburg waren es 14 Prozent der Fahrten. Beim Deutschlandticket, ebenfalls in Hamburg, substituierten ungefähr 7 Prozent Autofahrten. In Österreich kommunizierte die Bundesregierung nach der Einführung des Klimatickets, dass rund 20 Prozent der Bahnfahrten Autofahrten ersetzten. In Tallinn, wo der Nahverkehr gratis ist, kam es im Stadtzentrum zu einer Reduktion des*

MIV um 5 Prozent. In Neuseeland konnte man eine 10- bis 20-prozentige Zunahme der ersetzten Autofahrten erkennen, nachdem die ÖV-Preise im ganzen Land halbiert wurden. Zuletzt nahm man in der Slowakei nach Einführung des gratis Bahnverkehrs eine Reduktion von 4 Prozent beim Auto im Modalsplit wahr. Diese beispielhafte Aufzählung zeigt, dass die Behauptung, dass die Zweckmässigkeit unserer Forderung hinsichtlich des Umsteigeeffekts nicht gegeben sei, falsch ist. Die Befürchtung, dass eine Stärkung des ÖV den klimafreundlichen Verkehr schwächen könnte, ist unbegründet.

Andreas Egli (FDP): *Vielleicht muss man noch festhalten, dass der ZVV heute bereits zu 30 bis 40 Prozent subventioniert ist. Der Kostendeckungsgrad durch die Nutzer liegt zwischen 60 und 70 Prozent. Wir haben also eine starke soziale Komponente im ÖV. Beim Gegenvorschlag würden jene mit Prämienverbilligung inklusive Sozialhilfeempfänger von einer Vergünstigung profitieren. Der Umsteigeffekt ist bei diesen Personen rein faktisch nicht so gewaltig, weil wir von Leuten reden, die sich in der Regel kein Auto leisten können. Wir haben gehört, dass man 400 Franken einsparen kann. Wenn man sieht, was ein Jahr im Auto kostet, sind die 400 Franken tatsächlich ein Tropfen auf den heissen Stein. Martina Zürcher (FDP) hat es richtig gesagt: In einer Woche zwei-, dreimal eine kürzere Fahrzeit zu erreichen, bringt mehr als 400 Franken. Daher sind sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag letztlich ein Haufen Geld, von dem beim ÖV kein Franken mehr ankommt. Der ÖV wird dadurch weder schneller, noch pünktlicher, noch regelmässiger. Im besten Fall stehen sich ein bisschen mehr Leute auf den Füssen. Jene, die sich jetzt ein Abo leisten, obwohl sie vielleicht auch ein Auto haben, verzichten danach vielleicht auf den ÖV, weil sie keine Lust auf das überfüllte Tram haben.*

Derek Richter (SVP): *Wien wurde immer wieder als Heiliger Gral des ÖV angepriesen. Aber ist es tatsächlich so? Es soll eine Verdopplung der Abonnementszahlen gegeben haben. Die Anzahl Abos sagt aber nichts darüber aus, ob die Nutzung tatsächlich stattfand. Bezogen auf die Schweiz stellt sich die Frage, ob eine Nutzung überhaupt möglich ist, ob es überhaupt noch Platz im ÖV hat. Die SVP ist selbstverständlich beim Stadtrat, der die Initiative ablehnt – allerdings aus anderen Gründen. STR Raphael Golta wird den Gegenvorschlag als soziale Vorlage betiteln. Ist es tatsächlich sozial, wenn zwei Personen im selben Verkehrsmittel unterschiedliche Tarife bezahlen? In der Privatwirtschaft kennt man das «dynamic pricing». Aber im ÖV will man unterschiedliche Tarife für dieselbe Leistung vermeiden. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir auf Stufe Kommune entscheiden. Es kann sein, dass ein Auswärtiger mehr bezahlt als jemand, der das Glück oder Pech hat, in dieser Stadt zu wohnen. Dr. Roland Hohmann (Grüne) hat gesagt, dass wir den Auto- oder Töffschlüssel wegschmeissen könnten. Ja, das könnten wir, wenn wir die Grünen Fundis wählten. Da kann man mit dem Wahlzettel auch den Autoschlüssel abgeben. Severin Meier (SP) hat die Mobilitätswende angepriesen. Nur 50 Prozent unserer Strassenmobilität ist Personenmobilität. Die anderen 50 Prozent sind Warenmobilität und Gewerbeverkehr. Es ist klar, dass es eine Giesskannenvorlage ist. Es ist eine Vorlage für eure Klienten und sicher nicht für das Gewerbe. Wir sind uns einig, dass es Entlastungen braucht. Aber nicht nur für die Privaten und eine kleine Gruppe, sondern auch für das Gewerbe. Wir haben an unserer gestrigen Delegierten-*

versammlung gehört, dass der Kanton Zürich in Bezug auf die Abwanderung des Gewebes der zweitschlechteste Kanton ist. Anna Graff (SP) hat verschiedene Studien aufgezählt. Aber von Bludenz bis nach Wien sprechen wir von nationalem Fernverkehr. Wir diskutieren auf Stufe Kommune. Was sie aufgezählt hat, ist hauptsächlich falsch.

Samuel Balsiger (SVP): *Demokratie ist ein schönes Konstrukt, worauf man stolz sein kann. Aber Demokratie hat auch eine sehr unangenehme Schlagseite. Diese zeigt sich dann, wenn Politiker anfangen, Geschenke zu verteilen, um sich vor den Wahlen beliebt zu machen. Der SP-Sprecher hat sich ganz bewusst an die Öffentlichkeit gerichtet. Die SP will eine Abstimmung im September 2025 und geht «all in», weil im März 2026 Gemeinderatswahlen stattfinden. Die Demokratie hat eine Funktionsstörung. Diese Funktionsstörung sind Politiker, die ihre Arbeit nicht machen und stattdessen den Menschen das Leben schwer machen; dann versuchen sie, die Leute mit kleinen Geschenken zu kaufen. Dass Millionäre auch von der Initiative profitieren, stört die SP nicht. Sie hat nur die kleine Gruppe von SP-Wählern im Blick, der sie bei der nächsten Mitgliederveranstaltung sagen kann, dass sie etwas für sie tut. Sie kauft deren Stimmen für 440 Franken. Das ist ein billiges Angebot. Aber es geht noch weiter. Sie will Tempo 30 einführen, was 20 Millionen Franken kostet. Das 365-Franken-Abo kostet 140 Millionen Franken. Letzte Woche wurde das Werbeverbot durchgesetzt, das 30 Millionen Franken weniger Einnahmen zur Folge hat. Ausserdem will die SP erhöhte Kita-Zuschläge von 25 Millionen Franken. Alleine bei diesen wenigen Beispielen handelt es sich bereits um 250 Millionen Franken, die sie jedes Jahr zusätzlich ausgeben will. Das sind 2,5 Milliarden Franken in zehn Jahren. Ihre Aufgabe wäre es eigentlich, dass es den Menschen ohne staatlichen Zustupf besser geht. Schauen wir einmal, was in den letzten 20 Jahren, seit wir die falsche Migrationspolitik verfolgen, passiert ist. Die Mieten sind um 43 Prozent gestiegen. Sie waren dafür, dass die Mehrwertsteuer erhöht wird. Anstatt Ihre Arbeit zu machen, machen Sie Ihre Arbeit schlecht. Wir haben in dieser Legislatur bereits 1,7 Milliarden Franken mehr ausgegeben. Das sind Kosten, die irgendjemand bezahlen muss und dann wollen Sie kurz vor den Wahlen noch Geschenke verteilen.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Leider kann mir Severin Meier (SP) nicht antworten, weil die Rednerliste geschlossen ist. Ich wollte ihn fragen, ob er eine Lizenz als Helikopterpilot hat. Was er vorschlägt, ist nämlich die Verteilung von Helikoptergeld. Damit ist gemeint, dass Geld relativ undifferenziert verstreut wird. Es gab natürlich einen Zahlensalat. Am Schluss war alles so nebulös, dass das Risiko einer Bruchlandung besteht. Wichtig ist die Verkehrsqualität. Diese ist ungenügend. Wenn man mit dem ÖV von einem Ort an einen anderen in der Stadt will, dauert es viel länger als mit dem Auto. Es wird zum Beispiel postuliert, man solle mit dem ÖV ans Theaterspektakel. Ich habe aber öfters ein Stück fast verpasst, weil ich mit dem ÖV nicht vorwärts und am Ende kaum nach Hause kam. Wenn man noch etwas trinken will, fährt nichts mehr. Wenn man vorzeitig geht, muss man warten, weil nur noch alle 15 Minuten etwas fährt. In diesem Bereich gibt es entscheidendes Verbesserungspotenzial. Auch wenn man später mit dem Zug nach Hause kommt, ist man angeschmiert, weil kein Tram mehr fährt. Dann muss man 30 Minuten zu Fuss gehen. Es wurden einige Dinge vorgebracht, die nicht stimmen. Dass ein Auto pro Jahr 10 000 Franken kosten soll, trifft nicht zu. Es hängt immer*

davon ab, was für ein Auto und was für Versicherungen man hat. Wer unfallfrei fährt, hat einen Bonus und bezahlt weniger. Es wurde Montpellier angesprochen, wo der ÖV gratis ist. Aber dort hat es nicht viel ÖV – ich war schon da. Die Hauptverkehrslinie ist jene vom TGV-Bahnhof ins Stadtzentrum. Man kann mit einer Verbesserung des ÖV sehr viel erreichen und zwar mit viel weniger Geld. Hier werden die Prioritäten falsch gesetzt.

Dominik Waser (Grüne): *Wir haben viele spannende und unwahre Dinge und viel Kritik an dieser Vorlage gehört. Zum Thema, dass wir unseren Job nicht machten, kann ich nur sagen: Mal schauen, was die Bevölkerung der Stadt Zürich zur Initiative meint. Es wurde behauptet, alles bringe nichts und am Schluss profitierten die Reichen. Das zeigt, dass das Prinzip der Umverteilung im Rat nicht wirklich verstanden wurde. Die wirklichen Probleme, die wir mit der Vorlage lösen wollen, werden meistens nicht diskutiert. Jene, die sonst immer gegen Netto-Null oder Klimamassnahmen sind, bringen heute als Argument, dass die Initiative keine ökologische Verbesserung bringe. Jene, die sonst den ÖV ausbremsen wollen, finden, es bringe dem ÖV nichts. Das zeigt, dass es nicht um den Inhalt der Vorlage geht. Wir möchten, dass die Verkehrswende einen Boost bekommt und es eine finanzielle Entlastung für die Bevölkerung gibt. Es handelt sich nicht um Geschenke. Es ist eine Lenkung und Umverteilung. Es wurde von vielen Studien gesprochen. Es ist natürlich einfach, wenn man jene Studie nimmt, die die eigene Aussage unterstützt. Das Giesskannenprinzip wurde von vielen kritisiert. Es sind dieselben Parteien, die Steuersenkungen fordern. Steuersenkungen betreffen alle, aber helfen den Vermögenden und Gutverdienenden. Hier könnte man von Geschenken sprechen. Es wurde auch gesagt, dass wir keine Gegenvorschläge machen wollten. Das stimmt nicht. Wir haben uns engagiert. Wir wollten eine substanzielle Verbesserung und da konnten wir uns leider nicht einigen. Es wurde gesagt, der ÖV werde bereits subventioniert – zum Glück. Das ist das Prinzip des Service public. Andreas Egli (FDP) sagte, das Geld bringe dem ÖV gar nichts. Darum geht es auch nicht. Die Initiative will eine substanzielle Verbesserung für die Stadtbevölkerung. Wir möchten zeigen, wie eine sozialverträgliche und wirksame Klimapolitik funktioniert. Zürich kann sich das leisten. Ich freue mich auf die Abstimmung und bin überzeugt, dass die Bevölkerung eine Entlastung will.*

Florian Utz (SP): *Ein paar Dinge können nicht unwidersprochen bleiben. AL und GLP argumentierten, der Preis spiele keine Rolle, sondern nur die Qualität des ÖV. Es handelt sich um eine grundlegende ökonomische Logik: Wenn der Preis sinkt, steigt die Nachfrage; wenn er steigt, dann sinkt die Nachfrage. Wenn die AL findet, die 444 Franken machten keinen Unterschied, soll sie bei der nächsten Vollversammlung einmal fragen, ob 444 Franken viel Geld sei. Die Antwort wird eindeutig sein. Noch absurder wird das Argument, dass die Nachfrage nicht steigen werde, wenn es damit kombiniert wird, dass die Vorlage 140 Millionen Franken koste. Wenn die Nachfrage nach Abos nicht steigt, kostet die Vorlage nämlich nicht 140 Millionen Franken, sondern 52 Millionen Franken. Ein bisschen Kohärenz würde nicht schaden. Und klar müssen wir die Qualität des ÖV verbessern. Aber was bringt ein Nein zur Initiative für die Verbesserung der Qualität? Nichts. Wer die Qualität verbessern will, soll konkrete Vorschläge bringen. Ein Nein zur Vorlage führt dazu, dass der ZVV keine zusätzlichen Einnahmen hat, die er bei einem Ja hätte. Argumentiert wurde auch, dass nicht alle profitieren, weil gewisse Leute*

nur Velo fahren. Wenn man so argumentiert, dürften wir auch nicht für sichere Velorouten sorgen, weil es Leute gibt, die nur ÖV fahren. Deshalb machen wir Politik für alle. Wir sind dafür, dass der ÖV bezahlbar ist und die Velorouten sicher sind. Und wir sind auch dafür, dass jene, die aufs Auto angewiesen sind, mit dem Auto fahren können. Es wurde argumentiert, der Google-Manager profitiere auch von der Vergünstigung. Das ist doch der Kern aller steuerfinanzierten Angebote: Alle profitieren und die Reichen beteiligen sich überproportional an der Finanzierung. Der Google-Manager kann sein Kind auch kostenlos in die öffentliche Schule schicken. Dasselbe gilt für das Schwimmbad oder die AHV. Das Volk hat der 13. AHV-Rente zugestimmt, weil es weiss, dass ein System, von dem alle profitieren und an dem sich die Wohlhabenden stärker beteiligen, ein solidarisches und gutes System ist. Wenn Samuel Balsiger (SVP) argumentiert, die Demokratie habe eine Funktionsstörung, überrascht mich das. Wo ist die Demokratiestörung, wenn das Volk Ja oder Nein zu günstigeren ÖV-Billetten sagen kann?

Tanja Maag (AL): *Spätestens seit sich Samuel Balsiger (SVP) auf die Redner*innenliste gesetzt hat, hatte ich dasselbe Bedürfnis, um das Ganze auf der Metaebene zu betrachten. Auf seine wirren Ausführungen, was Demokratie ist oder nicht und welche Geschenke gemacht werden sollen, möchte ich nicht eingehen. Für uns ist die Vorlage ganz klar eine sozialpolitische. Es ist keine Umverteilungsthematik. Es ist klar, dass die 500 Millionen Franken, die wir im Vergleich zum Budget im Plus sind, verpflichten. Es ist aber auch eine Frage der Priorisierung. Die Frage kann mit Blick in die Zukunft herausfordernd sein. Es gibt einige Sozialvorlagen, die rechtlich blockiert und durchaus relevant sind. Wenn man weitere Entlastungspakete der SP erwarten darf, müssen wir auch dort schauen, wo wir mehr Unterstützung bieten wollen. Wir bedauern, dass wir uns nicht gefunden haben und dass das eigentlich nur daran lag, dass es zu wenig weit ging. Angst vor der Abstimmung haben wir nicht. Die Leute werden richtig entscheiden.*

Michael Schmid (FDP): *Verschiedene Voten gaben interessante Einblicke ins Innenleben der aktuellen rot-grünen Mehrheit. Mit Interesse haben wir dem Ökonomieseminar von Florian Utz (SP) gelauscht. Ich bin Jurist, aber mein Vorteil ist, dass eine Ökonomin neben mir sitzt. Er erklärte, die Nachfrage steige, wenn der Preis sinke. Das stimmt. Aber es ist die Nachfrage nach Abos, die steigt. Uns wurde gesagt, man wolle mit der Initiative einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und sich den Umstieg vom Auto auf den ÖV erkaufen. Andreas Egli (FDP) hat aufgezeigt, dass alle statistischen Vergleiche ins Leere führen. Der Modalsplit in Zürich würde überhaupt nicht zu einem Umstieg vom Auto auf den ÖV führen, sondern einfach zu einem Mehrverkauf von Abos von Leuten, die bereits mit dem ÖV unterwegs sind. Dominik Waser (Grüne) meinte, es brauche wieder wildes Austeilen gegen Leute, die angeblich den ÖV ausbremsen wollten. Damit können wir nicht gemeint sein. Die FDP-Fraktion hat schon vor mehreren Jahren die Motion GR Nr. 2021/268 auf den Weg gebracht, die einen Rahmenkredit für Infrastrukturbauten im ÖV forderte und die überwiesen wurde. Wir sind für den ÖV. Unsere Parteikollegen tragen in dieser Stadt seit Jahrzehnten die Verantwortung für den ÖV. Markus Knauss (Grüne) legte eindrücklich dar, was passieren würde, wenn die Initiative durchkäme. Das nennt sich Mitnahmeeffekt, um den ökonomischen Fachbegriff zu verwenden. Es bringt nichts in Bezug auf mehr Mobilität im ÖV. Interessant ist, wie die*

grösste Partei auf Tutti gehen und in die Steuerkasse greifen will. Das amüsiert mich auch vor dem Hintergrund, dass es offenbar niemand für nötig empfand, mit der zweitgrössten Fraktion im Rat über einen Gegenvorschlag zu sprechen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sozialdepartements Stellung.

STR Raphael Golta: *Wir haben die verschiedenen Komponenten und Sichtweisen der Initiative und Gegenvorschläge gehört. Es hat eine finanzpolitische Komponente, die sehr von der Aktualität geprägt ist, und es hat eine sozial- und verkehrspolitische Komponente. Zur verkehrspolitischen Komponente wird sich STR Michael Baumer äussern. Der Stadtrat hat sich bemüht, einen sozialpolitischen Gegenvorschlag zur Initiative zu formulieren. Dies geschah im Wissen darum, dass wir bei Menschen mit sehr tiefen Einkommen und sehr wenig finanziellen Mitteln tatsächlich Schwierigkeiten bei der Zugänglichkeit zum ÖV haben. Es ist ein ordentlicher Batzen, der Löcher ins Portemonnaie reisst, wenn man sich den ÖV in dieser Stadt leisten will. Im Sinn der sozialen Integration und des Austauschs wäre es sehr wichtig, dass auch diese Menschen die Möglichkeit haben, im ÖV unterwegs zu sein. Es zeichnet sich ab, dass kein Gegenvorschlag durchkommt. Die sozialpolitische Komponente geht dadurch verloren, was ich sehr bedaure. Es ist für beide Seiten ernüchternd, dass man sich nicht fand. Vielleicht hätten die beiden Michael Schmids einmal miteinander sprechen sollen, um Mehrheiten ausserhalb der Lager zu finden. Aber das wollte man nicht. Es zeichnet sich ab, dass die Initiative zur Abstimmung kommen wird. Beide Seiten setzen also auf die Taube auf dem Dach. Eine der beiden Seiten wird verlieren und hätte am Ende vielleicht lieber den Spatz in der Hand gehabt. Ich glaube, dass vor allem jene Menschen, die es am nötigsten hätten, Schwierigkeiten haben werden. Der Stadtrat wird auch künftig finanzielle Mittel eher nicht an die breite Bevölkerung ausschütten, sondern gezielt jene Menschen unterstützen, die es am schwierigsten haben. Wir werden nach wie vor versuchen, durch sozialpolitisch gezielte Massnahmen einen Ausgleich zu schaffen – im vollen Bewusstsein, dass auch für den Mittelstand nicht alles einfach ist.*

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

STR Michael Baumer: *Es ist nicht üblich, dass zwei Stadträte zu einer Vorlage sprechen. Aber es handelt sich beim Gegenvorschlag um eine sozialpolitische Vorlage und bei der Initiative um eine verkehrspolitische. Es wäre vielleicht einfacher gewesen, allen 444 Franken zu geben, dann müsste man jetzt nicht darüber diskutieren, ob das auch noch eine verkehrspolitische Sache ist. Es war von ÖV-Förderung die Rede. Sie fördern aber die Nachfrage nach Abos. In der Stadt haben wir beim Modalsplit einen ÖV-Anteil von rund 40 Prozent. Das ist weltweit einer der höchsten Werte. Das macht den Vergleich mit Städten schwierig, die mit ein bisschen mehr ÖV schon fast eine Verdopplung erreichen. Es gibt aber auch einen Konstruktionsfehler. Das beginnt schon beim Titel der Initiative. Es gibt kein VBZ-Abo, sondern nur ein ZVV-Abo. Das zeigt, dass die Mobilität schon lange nicht mehr an der Stadtgrenze aufhört. Rund die Hälfte unserer Passagiere kommen von ausserhalb der Stadt. Wenn man etwas am Modalsplit ändern will,*

muss man auch etwas für die vielen Pendlerinnen und Pendler machen und nicht am Schluss noch Fussgänger und Velofahrer dazu animieren, mit dem ÖV zu fahren. Die Initiative ändert nämlich nichts an der Kapazität des ÖV und diese ist zu Spitzenzeiten schon relativ stark ausgelastet. Wenn man etwas für den ÖV tun möchte, müsste man die Verteilung über den Tag verbessern. Dazu leistet die Initiative keinen Beitrag. Die Kostendeckung des ÖV wird mit der Initiative auch nicht besser. Ich hörte vorher, der ZVV mache mehr Gewinn, wenn mehr Abos verkauft würden. Das ist nicht wahr. Sie vergessen, dass die Hälfte der Passagiere heute Einzelbillette oder Monatsabos löst. Die höheren Abozahlen würden primär von diesen Leuten kommen. Selbst wenn es mehr Geld geben würde, müssten wir ausbauen, um die Kapazität anbieten zu können. Wenn wir den ÖV fördern wollen, braucht es Pünktlichkeit, kurze Reisezeiten und Direktverbindungen. Die 140 Millionen Franken würde man besser in den Ausbau des ÖV investieren, weil ein attraktiver ÖV die beste Förderung für einen besseren Modalsplit ist. Damit man ein Angebot hat, das die Leute überzeugt umzusteigen. Ich bin erstaunt, dass ausgerechnet Vertreterinnen und Vertreter für den Klimaschutz sagen, die Mobilität solle besonders billig sein. Am Schluss fehlen die finanziellen Mittel und wenn man dann Betrieb und Angebot nicht ausbauen kann, verschlechtert sich der Modalsplit garantiert. Zur Frage, was wir machen, wenn wir Geld übrighaben: Heute sprechen wir vielleicht auch noch über das Tram Affoltern. Dieses braucht es, weil die Kapazität dort nicht ausreicht. Hier stellt sich die Frage, wie man diese Projekte finanziert, wenn der Kanton sagt, er habe aus Verschuldungsgründen keine Mittel. Die Initiative trägt nichts Wesentliches zur Änderung des Modalsplits bei, deshalb lehnt der Stadtrat sie ab.

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A2:

2. Das Postulat GR Nr. 2021/274 von Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP) und sechs Mitunterzeichnenden betreffend Verbilligung der Kosten für den öffentlichen Verkehr für einkommensschwache Personen oder für Personen, die Unterstützungsleistungen erhalten, wird nicht abgeschrieben.

Mehrheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Referat: Severin Meier (SP); Anna Graff (SP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt B1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts B1:

3. ~~Die~~Der in der Form der allgemeinen Anregung am 6. März eingereichte Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» wird ~~abgelehnt~~zugestimmt. Der Stadtrat wird mit der Ausarbeitung einer Umsetzungsvorlage beauftragt.

Mehrheit:	Referat: Michael Schmid (AL); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Referat: Severin Meier (SP); Anna Graff (SP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivpunkt B2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Streichung des Dispositivpunkts B2 (Der Dispositivpunkt B1 wird zu Dispositivpunkt B).

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts B2:

1. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» vom 6. März 2024 in der Form der allgemeinen Anregung beschlossen:

   Es sollen Bestimmungen erlassen werden, die für ~~einkommensschwache~~ Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich bis 25 Jahre oder mit tiefem Einkommen zweckgebundene Beiträge zur Vergünstigung ~~des~~der Monats- und Jahresabonnements (2. Klasse) ~~für die Zone 110~~des öffentlichen Nahverkehrs einführen. Die Höhe der Beiträge ~~kann~~soll einkommensabhängig abgestuft sein und bis ~~55 Prozent für Erwachsene und bis 70 Prozent für Kinder und Jugendliche des Originalpreises~~450 Franken betragen.

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Referat: Derek Richter (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Stephan Iten (SVP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)
Minderheit 1:	Referat: Michael Schmid (AL)
Minderheit 2:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	5 Stimmen
Antrag Mehrheit	96 Stimmen
Antrag Minderheit 1	16 Stimmen
Total	117 Stimmen
= absolutes Mehr	59 Stimmen
Enthaltung	1

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A1.

Zustimmung:	Referat: Severin Meier (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Stephan Iten (SVP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 118 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts A2.

Mehrheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Referat: Severin Meier (SP); Anna Graff (SP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B (bisher Dispositivpunkt B1)

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts B.

Mehrheit:	Referat: Michael Schmid (AL); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Referat: Severin Meier (SP); Anna Graff (SP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

A. In eigener Befugnis und unter Ausschluss des Referendums:

   1. Die am 6. März 2024 in der Form der allgemeinen Anregung eingereichte Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» ist gültig.
   2. Das Postulat GR Nr. 2021/274 von Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP) und sechs Mitunterzeichnenden betreffend Verbilligung der Kosten für den öffentlichen Verkehr für einkommensschwache Personen oder für Personen, die Unterstützungsleistungen erhalten, wird abgeschrieben.

B. Zuhanden der Stimmberechtigten:

   Die in der Form der allgemeinen Anregung am 6. März eingereichte Volksinitiative «VBZ-Jahresabo für 365 Franken» wird abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 2. April 2025 gemäss § 134 Abs. 2 in Verbindung mit § 155 des Gesetzes über die politischen Rechte

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat