



Der Stadtrat an den Gemeinderat

15. Dezember 2021

GR Nr. 2021/268

Motion der FDP-Fraktion betreffend Rahmenkredit für Infrastrukturbauten hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sowie einer Erhöhung der Pünktlichkeit und der Fahrplandichte, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. Juni 2021 reichte die FDP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2021/268, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Rahmenkredit in der Höhe von 300 Mio. Schweizer Franken zu unterbreiten, mit dem mittels Infrastrukturbauten auf dem Gebiet der Stadt Zürich die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs reduziert und die Pünktlichkeit sowie die Fahrplandichte erhöht werden können. Die vom Kanton/ZVV abgegoltenen Leistungen für solche Bauten können bei Bedarf vorfinanziert werden.

Begründung:

Kurze Reisezeiten, Pünktlichkeit und hohe Fahrplandichte machen den öffentlichen Verkehr attraktiv. Mit diesem Kredit sollen über die ansonsten dem ZVV obliegende Finanzierung des öffentlichen Verkehrs hinaus punktuelle Verbesserungen und Optimierungen an der Infrastruktur der VBZ finanziert werden.

Konkret können mit dem Kredit z.B. Tram- und Buslinien an den Endpunkten in nahe Zentren verlängert werden (Beispielsweise Verlängerung Line 9 zum Bahnhof Stettbach). Sodann können Hauptachsen durch Ausbau des Eigentrasses aufgewertet werden (beispielsweise in der Hofwiesenstrasse) oder Störstellen abseits von laufenden Projekten beseitigt werden (beispielsweise im Zeltweg). Weitere Massnahmen können der Stabilität dienen, wie Verbindungsgleise zwischen Tramachsen (beispielsweise das im regionalen Richtplan eingetragene Dienstgleis Feldstrasse).

Die Finanzierung der Infrastruktur über den Kanton/ZVV hat sich grundsätzlich bewährt. Will die Stadt jedoch das Netto-Null Ziel 2040 erreichen, ist zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr eine Beschleunigung der Investitionen nötig. Daher sollen mit diesem Rahmenkredit insbesondere kleinere Ausbauten und Optimierungen rasch ermöglicht werden.

Nach Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Der öffentliche Verkehr (ÖV) spielt zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr bei der Erreichung der städtischen Ziele in den Bereichen Mobilität, Klima, Wirtschaft und Stadtentwicklung eine zentrale Rolle. Zur Erreichung des Klimaschutzziels Netto Null 2040 fallen alleine für den Ausbau des ÖV schätzungsweise jährliche Klimainvestitionen von 30 Millionen Franken an (vgl. GR Nr. 2021/177). Zu beachten ist, dass die Stadtverwaltung die Ziele sogar bis 2035 erreichen will und die Kostenallokation zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) noch offen ist.



2/4

Grundsätzlich begrüsst der Stadtrat daher das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre, die hohe Attraktivität des ÖV zu erhalten und das Angebot im öffentlichen Verkehr weiter auszubauen. Es muss dabei aber berücksichtigt werden, dass die Finanzierung des ÖV im Kanton Zürich in der Zuständigkeit des ZVV liegt. Daher ist der Stadtrat der Ansicht, dass zunächst geprüft werden muss, inwiefern der Einsatz zusätzlicher Mittel für eine Attraktivitätssteigerung des ÖV in der Stadt Zürich sinnvoll oder überhaupt möglich wäre und an welchen Stellen eine Abgrenzung zu den Aufgaben des ZVV denkbar wäre. Hinzu kommt, dass ein solches Vorhaben in einen übergeordneten, verkehrsplanerischen Kontext eingebunden sein muss. Dazu ist insbesondere die derzeit in der Ausarbeitung befindliche Netzentwicklungsstrategie der VBZ abzuwarten.

Neben dem ZVV übernehmen das Tiefbauamt der Stadt Zürich sowie die Dienstabteilung Verkehr eine massgebliche Rolle für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Das Tiefbauamt ist federführend zuständig für die Planung, den Bau und Unterhalt von Strassen. In die Verantwortung der Dienstabteilung Verkehr fallen das Verkehrsmanagement und die Steuerung der Lichtsignalanlagen.

Hinsichtlich der wünschenswerten Beschleunigung von Streckenausbauten hat sich in der Vergangenheit alsdann wiederholt gezeigt, dass Verzögerungen in den Planungsabläufen meistens durch die Vielzahl von Bedürfnissen an den öffentlichen Raum bedingt sind und weniger mit einer unzureichenden Finanzierung zusammenhängen. Vor allem zur Realisierung von ÖV-Priorisierungsmassnahmen im bestehenden Strassenraum müsste der Druck auf die zur Verfügung stehenden Flächen insgesamt reduziert werden (z. B. durch ein intensiviertes Verkehrs- und Stauraummanagement), was wiederum eine übergeordnete Betrachtung erfordert. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die Bewilligungsverfahren nach Strassengesetz (StrG, LS 722.1) oder Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) auch bei einer separaten Finanzierung über einen Rahmenkredit einzuhalten sind, was entsprechende Planungsfristen bedingt. Bei Streckenausbauten kommt hinzu, dass diese nebst der Aufnahme im Rahmen der ZVV-Strategie jeweils auch im Rahmen des Agglomerationsprogrammes des Bundes finanziert werden.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass sich die Finanzierung der Infrastruktur über den Kanton bzw. ZVV, basierend auf dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) bewährt hat und beibehalten werden soll. Das PVG sieht keine direkte Finanzierung von Investitionen im ÖV durch Gemeinden vor. Die Gemeinden leisten über den Gemeindebeitrag gemäss § 26 Abs. 2 PVG vielmehr einen indirekten Beitrag an die gesamte Kostenunterdeckung des Verkehrsverbunds.

Daneben sieht das PVG für Gemeinden lediglich die Möglichkeit vor, über das ZVV-Leistungsangebot hinaus zusätzliche Linien und Linienergänzungen zu bestellen oder Investitionen zu tätigen, die einer guten Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Zubringerverkehr dienen sowie für diejenigen Publikumsanlagen, die über den Normalausbau hinausgehen (vgl. § 6 und § 20 PVG).

Schliesslich hat der Gemeinderat beschlossen, dass die VBZ als Eigenwirtschaftsbetrieb zu führen sind (Art. 3 Finanzhaushaltsverordnung [FHVO, AS 611.101] i. V. m. § 88 Abs. 2 lit. b Gemeindegesetz [GG, LS 131.1]). Eigenwirtschaftsbetriebe sind Verwaltungsbereiche, die nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit geführt werden. Einlagen aus Steuermitteln als einmalige neue Ausgabe sind gemäss § 7 Gemeindeverordnung (VGG, LS 131.11) bei solchen Betrieben nur möglich, wenn kumulativ der Eigenwirtschaftsbetrieb einen Vorschuss



3/4

ausweist, er ohne die Einlage aus Steuermitteln unverhältnismässig hohe Gebühren verlangen müsste, und wenn das übergeordnete Recht eine Einlage überhaupt zulässt.

Bei der Verwendung von Betriebsgewinnen verfügen die VBZ über einen gewissen Ermessensspielraum. Diese Reserven werden auf Spezialfinanzierungskonten vorgetragen (vgl. § 88 Abs. 3 GG). So gab es in der Vergangenheit Fälle, in denen durch eine Zusatzfinanzierung bzw. durch eine Finanzierung aus den Reserven der VBZ Vorhaben im Interesse des städtischen ÖV realisiert werden konnten, die über die Vorgaben des Kantons hinausgingen. Dazu gehört beispielsweise das Pilotprojekt Pikmi, mit dem das Potenzial von Bedarfsverkehren im ÖV erprobt wird, oder das Forschungsprojekt SwissTrolley plus, das den Einsatz von Traktionsbatterien beim Trolleybus revolutionierte. Dieses Projekt führte letztlich zur Umstellung der Linie 83 auf elektrischen Betrieb, die wiederum aufgrund der guten Erfahrungen des Forschungsprojekts vom ZVV bezahlt wurde.

Die Stadt Zürich wächst, die Mobilitätsnachfrage steigt und die Anforderungen an den öffentlichen Raum nehmen zu. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich erhalten und neue Herausforderungen gemeistert werden können. Dies erfordert eine umfassende Betrachtung des ÖV als Teil des Gesamtverkehrssystems sowie der gesamten Reisekette (Zu- und Abgang zu Haltestellen, Lage und Ausgestaltung von Haltestellen und Umsteigeknoten, Anschlüsse usw.). Weiter ist der ÖV als Gesamtsystem inklusive Fernverkehr und S-Bahnen zu betrachten. Eine besondere Bedeutung kommt zukünftig der Inter- und Multimodalität zu und somit gewinnen Mobilitätshubs an Bedeutung. Neue Technologien und Digitalisierung bieten Möglichkeiten für Innovationen insbesondere im betrieblichen Bereich sowie mit Fokus Kundinnen- und Kundensicht. Mit Forschung, Pilotprojekten und Testbetrieben können neue Erkenntnisse gewonnen werden.

Aufgrund der vielfältigen Herausforderungen im ÖV-Betrieb sind in jüngerer Zeit im Bereich der Infrastruktur insbesondere die Eigentrassees in den Fokus gerückt. Durch eine beschleunigte Umgestaltung von strassenbündigen Tramtrassees in vollwertige, baulich abgetrennte Eigentrassees könnten die von den Motionärinnen und Motionären angestrebte Reduzierung der Fahrzeiten und die Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV schneller vorangetrieben werden. Dabei könnten gleichzeitig fallweise Grüntrassees realisiert werden. Durch zusätzlichen Landerwerb könnten streckenweise baulich abgetrennte Eigentrassees für den ÖV erstellt werden, wo dies heute nicht möglich ist. Das Tram Zürich-West, die Tramverbindung Hardbrücke und die Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren sind Beispiele von Neubaustrecken mit Eigentrassees, die zu einer bedeutenden Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs geführt haben.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass in verschiedener Hinsicht zukünftig Potenzial für eine Attraktivitätssteigerung des ÖV besteht, ohne dass dabei die gängigen Finanzierungsprinzipien des ZVV auszuhebeln sind. Bei einer städtischen Zusatzfinanzierung wäre jedenfalls sicherzustellen, dass der ZVV nicht zum Schluss kommt, vermehrt Investitionen in den Stadtzürcher ÖV abzulehnen und seine Investitionen anderswo zu konzentrieren. Ebenso wäre die Tragung der Folgekosten mit dem ZVV zu klären.

Die anspruchsvolle Ausgangslage zeigt das Erfordernis einer übergeordneten Koordination der verschiedenen Massnahmen auf, um den ÖV der Stadt zu fördern und in seiner hohen Qualität zu erhalten. Dabei geht es nicht nur um Investitionen in die physische Infrastruktur, sondern auch im Sinne der Strategie Smart City Zürich, solche in die digitale Infrastruktur (IT-



4/4

Systeme, hochentwickelte Mobilfunksysteme zur Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur usw.), neue Mobilitätsangebote, die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und anderes mehr. So stellen sich Herausforderungen wie der Ausbau der Mobilitätshubs, deren Ergänzung mit geteilten Angeboten, Tempo 30 sowie die Nachfolgelösung für ZüriMobil. Dies betrifft neben den VBZ insbesondere auch das Tiefbauamt sowie die Dienstabteilung Verkehr. Entsprechende Massnahmen erfordern den departementsübergreifenden Einbezug dieser Stellen.

Zur Bewältigung aller anstehenden Herausforderungen sind zusätzliche Anstrengungen der Stadt erforderlich. Wenn aus finanzrechtlichen Gründen einzelne Ideen zum Ausbau des ÖV nicht mittels Rahmenkredit gefördert werden können, so soll zumindest die Chance genutzt werden, um Massnahmen zu ergreifen wie beispielsweise dringend notwendige Innovationen und Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft zu schaffen.

Aufgrund der finanzrechtlichen Situation und im Interesse der Koordination mit verkehrsplanerischen Instrumenten erachtet es der Stadtrat nicht als zielführend, innert der zweijährigen Frist der Motion eine kreditschaffende Weisung vorzulegen. Es gilt vertieft zu klären, was genau in welcher Form beziehungsweise wie umsetzbar ist. Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab. Da er es jedoch grundsätzlich als sinnvoll beurteilt, die Attraktivität des ÖV auch zukünftig zu erhalten und weiter zu erhöhen, ist er bereit, den Vorstoss in der allgemeinen Anregungsform eines Postulats entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti