

SP Kanton Zürich  
Gartenhofstrasse 15  
8004 Zürich



Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich  
Carmen Walker Späh  
Regierungspräsidentin  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

Zürich, den 10. Juli 2019

## **Vernehmlassungsantwort SP Kanton Zürich**

### **Aenderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr PVG**

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Zürich dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Aenderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr PVG Stellung zu nehmen. Wir bitten um freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Die SP Kanton Zürich lehnt die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr PVG ab und ist klar der Auffassung, dass die Reduktion auf keinen Fall vorgenommen werden darf.

### **Begründung**

Die geplanten Nettoinvestitionen, die aus dem Verkehrsfonds finanziert werden müssen, belaufen sich in den nächsten 20 Jahren zwischen 70 und 100 Millionen Franken pro Jahr; mit ein wenig Ausnahmen nach oben und unten. Somit wird auch bei einer jährlichen Einlage von 70 Millionen Franken der Fondsbestand stetig leicht verkleinert. Diese Ausdünnung des Bestandes darf nicht beschleunigt werden.

Regierungs- und Kantonsrat hat die gemäss geltendem PVG unzulässige Kürzung der Einlage von 70 auf 20 Mio. Fr. für die Jahre 2017-2019 nach der Volksabstimmung vom 10. Juni 2018 nur teilweise rückgängig gemacht. 100 Mio. Einlagen für die Jahre 2017 und 2018 fehlen im Verkehrsfonds. Diese gesetzeswidrige Kürzung muss in den kommenden Jahren kompensiert werden und rechtfertigt zusätzlich die Beibehaltung der heutigen Einlage.

Der klare Volksentscheid vom 10.06.2018 zeigt, dass die Bevölkerung im Kanton Zürich für einen starken öffentlichen Verkehr einsteht. Dafür braucht es einen gefüllten Verkehrsfonds und damit eine jährliche starke Einlage.

Mit dem überaus schwierig umzusetzenden Verdichtungsauftrag in den Stadt- und urbanen Wohnlandschaften gemäss geltendem ROK werden sich die Konflikte zwischen Wohnqualität und Infrastrukturausbauten intensivieren, so dass der Auftrag nicht oder nur schwer zu erfüllen sein wird. Die gesetzlichen Lärmschutzmassnahmen zulasten des Erstellers stellen ein Minimum dar

und genügen oft nicht und können im Widerspruch zum Landschafts- und Ortsbildschutz stehen. Neue Infrastrukturen bedrohen zudem ebenfalls die siedlungsnahen Erholungsgebiete, die wir benötigen, um weite Wege zwischen verdichteten Wohngebieten und Erholungszielen zu reduzieren. Aus all diesen Gründen wird der Kanton nicht darum herumkommen, gelegentlich eigene Mittel einzusetzen, um BIF-finanzierte Projekte anwohner- und landschaftsverträglich zu machen. Dafür braucht es eine nicht verplante Reserve im Verkehrsfonds von mindestens 200 Mio. Fr. und somit eine jährliche Belastung von einigen Mio. Fr. zusätzlicher Abschreibungen.

Analoges gilt für die Minimalstandards in den Bereichen Behindertengerechtigkeit und Sicherheit. Erhöhte Anforderungen in diesen Bereichen, die mit der "Passagierhydraulik" zu tun haben, können die Standortgemeinden, welche für die Zugänge zu den Perrons zuständig sind, dann bald einmal finanziell überfordert. Auch hier sollte der Kanton mithelfen können, taugliche Lösungen mitzufinanzieren.

In den nächsten 20 Jahren muss der Busverkehr vollständig elektrifiziert werden. Die dafür notwendige Infrastruktur (Oberleitungen, Ladeeinrichtungen, stationäre Batterien) muss vom Verkehrsfonds finanziert werden können.

Der Aufbau solcher Systeme ist kostspielig und kann sicherlich nicht „...im bisherigen Umfange finanziert...“ werden. Dieses eine Beispiel soll zeigen, dass die vorgeschlagene Reduktion der Fondseinlagen von 70 auf 55 Mio. Franken jährlich nicht zielführend ist. Gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden in den nächsten Jahren verschiedene neue Aufgaben auf die öffentliche Hand zukommen. Es wird sich – wie schon in der Vergangenheit – als Glücksfall erweisen, dass die Finanzierung bereits gesichert ist!

In Zeiten des Klimanotstandes darf der öffentliche Verkehr nicht ausgebremst werden. Sonst sind die Klimaziele des IPCC und der nationalen Energiestrategie nicht erreichbar.

Zusammenfassung: Bei einem Finanzbedarf von fast 100 Mio./Jahr für schon geplante Projekte und einer notwendigen Reserve für Projektverbesserungen (Lärmschutz, Landschaftsschutz, Behindertengerechtigkeit und Sicherheit) von 200 Mio. reicht die gekürzte Einlage von 55 Mio. Fr. für ca. 15 Jahre. Die Aussicht auf einen überschuldeten Verkehrsfonds trotz jahrelanger hervorragender Rechnungsabschlüsse des Kantons droht den dringend notwendigen massiven Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich zu bremsen. Jährliche Auseinandersetzungen über zusätzliche Einlagen widersprechen dem bisher sehr erfolgreichen, nachhaltigen Weg stetiger Investitionen in den Zürcher ÖV.

Mit freundlichen Grüßen

Sozialdemokratische Partei des Kanton Zürich