

Sitzung vom 9. April 2025

377. Anfrage (Mehr Kinder und Jugendliche im öffentlichen Verkehr)

Die Kantonsräte Tobias Langenegger, Zürich, und Daniel Sommer, Affoltern a. A., sowie Kantonsrätin Gianna Berger, Zürich, haben am 27. Januar 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Bis Corona nahm die Mobilität in der Schweiz Jahr für Jahr zu, das heisst, mehr Personen legten jährlich längere Distanzen zurück. Durch die Pandemie nahmen die Zahlen zwischenzeitlich ab, unterdessen sind sie sich aber wieder am Erholen und die Mobilität nimmt wieder zu.

Dieser Trend trifft auch auf Kinder und Jugendliche zu. Dort sieht man dies insbesondere auch bezüglich Freizeitangebot, vor allem im Sport: Einerseits findet eine Spezialisierung statt, das heisst, Kinder und Jugendliche machen spezifischere Sportarten (vom Turnverein zum Klettern etc.). Andererseits wächst durch die Innenentwicklung der Druck auf die Infrastruktur und es bilden sich je Freizeitangebote Cluster heraus (beispielsweise ist eine Halle primär für Unihockey etc.).

Diese Entwicklungen führen zu weiteren Wegen. So fahren Jugendliche aus dem ganzen Kanton Zürich nach Uster ins Kletter- oder nach Oerlikon ins Eishockeytraining. Dabei sollte das Ziel sein, dass die Kinder und Jugendliche diese Wege möglichst selbständig und mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen können. Dass Kinder ab 6 Jahren ein Ticket für den ÖV haben müssen, ist dabei jedoch ein grosses Hemmnis. Insbesondere bei Familien mit mehreren vereinsaktiven Kindern gehen Reisen an Trainings- oder Veranstaltungsorte ins Geld. Fahren aber Eltern ihre Kinder mit dem Auto an die jeweiligen Orte, belastet das die Strassen und hat negative Umweltauswirkungen. Leidtragende sind also sowohl die Kinder und Jugendlichen als auch die Erwachsenen, die anderen Verkehrsteilnehmenden und die Umwelt.

Andere Kantone und Städte haben das schon lange erkannt. So bekommen in der Stadt Luzern beispielsweise 6- bis 16-Jährige einen 300-Franken-Gutschein für den öffentlichen Verkehr. Es stellt sich aber generell die Frage, wie sinnvoll es ist, dass 6- bis 16-Jährige bezahlen müssen. Denn je früher sie den öffentlichen Verkehr benutzen, umso eher werden sie ihm später treu bleiben und im besten Fall auf den Erwerb eines Motorfahrzeuges verzichten.

Aus diesem Grund stellen wir dem Regierungsrat die folgenden Fragen:

1. Wie viele Personen zwischen 6 und 16 Jahren sind im Kanton Zürich ohne Begleitung von Erwachsenen im öffentlichen Verkehr unterwegs? (Sofern es keine genauen Zahlen gibt, bitten wir um eine Schätzung.)
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Mindereinnahmen, wenn künftig 6- bis 16-Jährige gratis den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich benützen könnten?
3. Wie schätzt der Regierungsrat den Effekt, wenn 6- bis 16-Jährige gratis den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich benützen dürften, auf das heutige Verkehrsaufkommen ein? (Stichwort Entlastung Strassen von Freizeitfahrten)
4. Wie schätzt der Regierungsrat den Effekt, wenn 6- bis 16-Jährige gratis den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich benützen dürften, auf das künftige Verkehrsverhalten ein? (Stichwort Modalsplit)
5. Welche gesetzlichen Vorgaben müssten angepasst werden, damit künftig 6- bis 16-Jährige gratis den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich nutzen könnten?
6. Welche anderen Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die Reisekosten für 6- bis 16-Jährige zumindest deutlich zu vergünstigen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tobias Langenegger, Zürich, Daniel Sommer, Affoltern a. A., und Gianna Berger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss dem Statistischen Amt lebten 2024 total 163 945 Kinder im Alter von 6 bis 15,99 Jahren im Kanton Zürich. Wie viele davon ohne Begleitung im öffentlichen Verkehr (öV) unterwegs waren, ist nicht bekannt und lässt sich auch kaum zuverlässig schätzen. Die Absatzzahlen der Jahres- und Monatsabonnemente des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) im Kindersortiment (6 bis 15,99 Jahre) – 2024 insgesamt 23 000 Jahres- und rund 77 000 Monatsabonnemente – lassen zwar gewisse Rückschlüsse in Bezug auf diese Fragestellung zu. Denn bei diesen beiden Ticketarten ist davon auszugehen, dass die Kinder und Jugendlichen den öV grundsätzlich alleine benutzen, da ansonsten die Kinder-Mitfahrkarte die günstigere Lösung wäre. Allerdings muss in Bezug auf die Monatsabonnemente eine Annahme getroffen werden, auf wie viele verschiedene Personen sich diese verteilen. Somit ist bereits hier nur eine grobe Schätzung möglich. Darüber hinaus bleiben bei dieser Schätzung

mangels entsprechender Daten all diejenigen Kinder und Jugendlichen unberücksichtigt, die mit Generalabonnements, Einzelbilletten oder Mehrfahrtenkarten allein im öffentlichen Verkehr unterwegs waren.

Zu Frage 2:

2024 erzielte das ZVV-Kinder-Segment insgesamt einen Umsatz von 31,5 Mio. Franken. Die tatsächlichen Ausfälle für den ZVV werden indessen höher sein, weil Ausfälle aus anderen Tarifen (Anteile aus dem Tarifverbund Z-Pass, der Kindermitfahrkarte, dem Generalabonnement usw.) nicht enthalten sind. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass in Familien mit Kindern Mehrfahrtenkarten von allen Haushaltsmitgliedern genutzt werden, unabhängig davon, für welches Kundensegment die Karte gekauft wurde (so wird z. B. eine mit Kundensegment «Halbtaxabonnement» gekaufte Mehrfahrtenkarte auch von den Kindern mitgenutzt). Eine umfassende Schätzung ist entsprechend nicht möglich.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Attraktivität des öV ist zwar auch von der Tarifgestaltung, aber noch viel mehr von Faktoren wie Netz- und Fahrplandichte, Reisedauer, direkten Verbindungen, Zuverlässigkeit und Sicherheit abhängig. Mit hin hat die Qualität des öV-Angebots den grössten Einfluss auf den Modalsplit, während das Preisniveau nur eine untergeordnete Rolle spielt. In Bezug auf Kinder und Jugendliche dürften überdies auch noch weitere besondere Faktoren die Wahl des Verkehrsmittels durch die Eltern beeinflussen, wie beispielsweise der gleichzeitige Transport mehrerer Kinder an verschiedene Orte oder die Verknüpfung des Transports mit einem Einkauf oder anderen Erledigungen. Eine Gratisnutzung des öV für Kinder und Jugendliche dürfte vor diesem Hintergrund kaum zu einer relevanten Verschiebung des Modalsplit bzw. zu einer spürbaren Entlastung der Strassen führen.

Um Kinder und Jugendliche schon früh an den öV heranzuführen, bestehen im Übrigen auch andere Instrumente. So betreibt der ZVV eigens für dieses Kundensegment das strategische Geschäftsfeld «Junioren» und bietet mit verschiedenen Lehrmitteln und anderen Schulangeboten zahlreiche Möglichkeiten, bereits Kinder in die Welt des öV einzuführen (zvz.ch/schulangebote). In den Sommerferien wird zudem jeweils der ZVV-FerienPass angeboten und von über 30 000 Schülerinnen und Schülern pro Jahr genutzt (zvz.ch/ferienpass).

Zu Fragen 5 und 6:

Grundsätzlich könnte ein Gratis-öV für Kinder bis zum Ende des 15. Lebensjahrs über eine entsprechende Anpassung des ZVV-Tarifs erfolgen. Die Folge wäre eine Zunahme der Kostenunterdeckung des ZVV, die gemäss den geltenden gesetzlichen Vorgaben je hälftig durch den

Kanton und die Gemeinden finanziert werden müsste (§ 26 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [LS 740.1]). Eine solche Lösung könnte folglich nur mit Unterstützung der Gemeinden umgesetzt werden. Im Weiteren wäre auch eine auf dem bestehenden Tarif basierende, durch den Kanton finanzierte Gratis-Abgabe oder Vergünstigung von öV-Abonnements und -Tickets zugunsten von Kindern und Jugendlichen denkbar. Hierfür wäre ein entsprechender Finanzierungsbeschluss erforderlich. Unabhängig von der formellen Umsetzung ist nicht vollends klar, inwiefern ein Gratis-öV für Kinder und Jugendliche hinsichtlich der Vorgabe der Bundesverfassung, dass die Kosten des öV zu einem angemessenen Teil durch die Nutzerinnen und Nutzer zu tragen sind (Art. 81a Abs. 2 Bundesverfassung [SR 101]), einer gerichtlichen Überprüfung standhalten würde. Das Bundesgericht hat jedenfalls in der Vergangenheit bereits Volksinitiativen mit ähnlichen Anliegen wegen des Verstosses gegen übergeordnetes Recht für ungültig erklärt (Urteil des Bundesgerichts 1C_393/2022 vom 31. März 2023).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli