



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

98. KR-Sitzung, Montag, 31. März 2025, 08:15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)*

Verhandlungsgegenstände

- | | |
|--|-----------|
| 1. Mitteilungen | 1 |
| Antworten auf Anfragen | |
| Ratsprotokoll zur Einsichtnahme | |
| Zuweisung von neuen Vorlagen | |
| 2. Wahl eines Mitglieds des Sozialversicherungsgerichts (50%) | 4 |
| für Susanne Fankhauser | |
| Antrag der Interfraktionellen Konferenz | |
| KR-Nr. 174/2024 | |
| 3. Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf
Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» .. | 5 |
| Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2024 und Antrag der
Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024 | |
| Vorlage 5947a | |
| 4. Volksinitiative «ÖV-Initiative» | 46 |
| Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2024 und Antrag der
Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024 | |
| Vorlage 5948a | |

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Jürg Sulser: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf acht Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 395/2024, Umweltziele Landwirtschaft
Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Edith Häusler (Grüne, Kilchberg)
- KR-Nr. 404/2024, Pädagogische Hochschule Zürich: Ist die 3-Standort-Strategie wirklich nötig und sinnvoll?
Wilma Willi (Grüne, Stadel), Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Nadia Koch (GLP, Rümlang)
- KR-Nr. 410/2024, Tschau Stau – wie weiter im Kanton Zürich?
Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Jörg Kündig (FDP, Gossau), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil), Daniel Wäfler (SVP, Gossau)
- KR-Nr. 411/2024, Selbstfahrende Schiffe auf dem Zürichsee
Gabriel Mäder (GLP, Adliswil), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Jonas Erni (SP, Wädenswil)
- KR-Nr. 414/2024, Systematisches Brustkrebsscreening im Kanton Zürich
Nicola Yuste (SP, Zürich), Alexia Bischof (Die Mitte, Wädenswil), Claudia Hollenstein (GLP, Stäfa), Monika Keller (FDP, Greifensee), Urs Waser (SVP, Langnau a. A.)
- KR-Nr. 421/2024, Ganzheitliche Abschätzung der Folgen der geplanten Deponie (A–E) in Rafz
Beat Hauser (GLP, Rafz), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich)
- KR-Nr. 15/2025, Zunehmende Messerstechereien im Kanton Zürich
Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)
- KR-Nr. 55/2025, Dividendenprivileg: Licht ins Dunkle
Nicola Siegrist (SP, Zürich), Gianna Berger (AL, Zürich), Andrea Grossen-Aerni (EVP, Wetzikon), Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. 62/2025, Illegale Einreise – wo liegt das Problem?
Anita Borer (SVP, Uster), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Christoph Marty (SVP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 96. Sitzung vom 17. März 2025, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragstellung zum Postulat KR-Nr. 30/2023 betreffend «Auch ZL-Bezügerinnen und Bezüger haben Anrecht auf ein Einzelzimmer in einer Altersinstitution»**

KR-Nr. 30a/2023

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Polizeigesetz**
Vorlage 5977a

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Bericht des Regierungsrates über die Gemeinden und die Wirksamkeit des Finanzausgleichs 2025**
Vorlage 5991

Zuweisung an die Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen:

- **Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung der Änderung der Verordnung über die Organisation und Verwaltung der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ-Verordnung)**
Vorlage 6011

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Jürg Sulser: Heute hat unsere Ratssekretärin (*gemeint ist die Protokollführerin*) Heidi Baumann Geburtstag. (*Applaus*) Das war das Erfreuliche.

Nachruf

Ratspräsident Jürg Sulser: Jetzt kommen wir noch zu einem Hinschied, zum Hinschied von Werner Bosshard: Am 20. März ist der frühere Kantonsratspräsident Werner Bosshard verstorben. Bosshard war beruflich Psychologe und arbeitete bei der Zürcher Stadtpolizei. Im Kantonsrat sass der Sozialdemokrat von 1967 bis 1991. Zum Präsidenten wählte ihn der Rat 1983.

In seiner Rede nach der Wahl stellte Bosshard damals die tiefe Beteiligung an der letzten Kantonsratswahl und damit die Sorge um die Zukunft der Demokratie in den Mittelpunkt. Er nahm dabei nicht für sich in Anspruch, zu wissen, was genau dagegen zu tun sei. Er rief aber alle Ratsmitglieder dazu auf, dem Volk glaubhafte Demokratie vorzuleben.

Dass vier Jahre später die Wahlbeteiligung mit gut 45 Prozent wieder deutlich stieg – bis heute zum letzten Mal über 40 Prozent – wird Bosshard aber kaum seinem eigenen Beitrag zugeschrieben haben. Dazu fehlte ihm die Bereitschaft, sich selbst zu wichtig zu nehmen. Selbstironie lag ihm mehr. So sagte er am Ende seines Präsidiums im Rat, er stelle mit einer gewissen Verwunderung fest, dass der Kanton sein Präsidialjahr relativ gut überstanden

habe. Das spreche aber weniger für ihn selber, als für die innere Kraft des Kantons.

Nach seiner Zeit im Kantonsrat engagierte sich Bosshard unter anderem noch als Präsident der Baugenossenschaft ASIG.

Werner Bosshard ist drei Tage nach seinem 95. Geburtstag verstorben. Im Namen des Kantonsrates entbiete ich den Angehörigen unser herzliches Beileid.

Ich möchte Sie bitten, kurz aufzustehen. (*Die Anwesenden erheben sich.*)
Danke.

2. Wahl eines Mitglieds des Sozialversicherungsgerichts (50%)

für Susanne Fankhauser

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 174/2024

Ratspräsident Jürg Sulser: Diese Wahl wird gemäss Paragraf 125 des Kantonsratsgesetzes im geheimen Verfahren durchgeführt.

Markus Schaaf (EVP, Zell), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Mitglied des Sozialversicherungsgerichts, 50 Prozent, zur Wahl vor:

Benjamin Bachofner, GLP, Winterthur.

Ratspräsident Jürg Sulser: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Wahl. Die Türen sind zu schliessen. Zur Ermittlung der Präsenz drücken Sie bitte die Taste «3».

Ich mache darauf aufmerksam, dass im Saal und auf der Tribüne ein Foto- und Filmverbot herrscht.

Wir gehen folgendermassen vor: Die Stimmzählerinnen und Stimmzähler verteilen auf mein Zeichen hin die Stimmzettel und sammeln diese auf mein Zeichen hin wieder ein. Sie sind gebeten, an Ihren Plätzen zu bleiben, bis ich das Zeichen gebe, dass alle Stimmzettel eingesammelt sind.

Es sind 168 Ratsmitglieder anwesend. Die Wahlzettel können jetzt ausgeteilt werden.

Ich bitte die Stimmzählerinnen und Stimmzähler, die Wahlzettel wieder einzusammeln.

Ich beantrage Ihnen, die Auszählung innerhalb des Ratssaals durchzuführen. Sie sind damit einverstanden.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder	168
Eingegangene Wahlzettel	168
Davon leer	7
Davon ungültig	<u>0</u>
Massgebende Stimmenzahl	161
Absolutes Mehr	81
Gewählt ist Benjamin Bachofner mit	160 Stimmen
Vereinzelte	<u>1 Stimme</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von	161 Stimmen

Ich gratuliere Benjamin Bachofner zur ehrenvollen Wahl und wünsche viel Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»

Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024

Vorlage 5947a

Ratspräsident Jürg Sulser: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Wir haben freie Debatte beschlossen. Felix Hoesch und Mitunterzeichnende stellen den Antrag, mit Teil B einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu beschliessen. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte zur Volksinitiative und zum Gegenvorschlag. Dann stimmen wir ab über Eintreten auf den Gegenvorschlag. Falls Sie eintreten, führen wir die Detailberatung des Gegenvorschlags, Teil B der Vorlage, durch. Wenn Sie nicht eintreten, bereinigen wir Teil A der Vorlage.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Zur Ausgangslage: Staatsstrassen sind die in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegten Strassen, die im Besitz des Kantons sind und deshalb auch als «Kantonsstrassen» bezeichnet werden. Auf den Staatsstrassen verfügt die Kantonspolizei die Verkehrsanordnungen.

In den Städten Zürich und Winterthur sind alle Strassen im Besitz der beiden Städte. Die übergeordneten Strassen auf deren Gebiet sind deshalb keine Staatsstrassen, sondern Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Der Kanton Zürich hat die Zuständigkeit für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt dieser Strassen, inklusive der Geschwindigkeitsanordnungen, an die beiden Städte übertragen. Nur wenn die städtischen Behörden Anordnungen verfügen, die den Verkehr ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können, müssen sie die Zustimmung der Kantonspolizei einholen.

Die Mobilitätsinitiative hat zwei Anliegen: Einerseits möchte sie die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung in die unübertragbare Zuständigkeit des Kantons legen. Andererseits soll, soweit wie bundesrechtlich zulässig, vermieden werden, dass die Höchstgeschwindigkeit auf diesen Strassen herabgesetzt wird.

Zu den Beratungen in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Weil die Volksinitiative insbesondere auf die Strassen mit überkommunaler Bedeutung zielt, hörte die Kommission, neben dem Initiativkomitee, Vertretungen der beiden genannten Städte an. Zudem lud sie weitere Interessenvertreterinnen und -vertreter ein, deren Sicht sei hier kurz wiedergegeben.

Aus Sicht des Initiativkomitees führen Temporeduktionen zu Kapazitätseinbussen für den Individual- und den öffentlichen Verkehr. Die Städte hätten in jüngster Zeit auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung aus rein politischen Gründen Höchstgeschwindigkeiten reduziert und dafür den Lärmschutz vorgeschoben. Deshalb sollten Temporeduktionen nur noch in Ausnahmefällen auf kurzen Strecken möglich sein, und die Kompetenz dafür sei an den Kanton zu übertragen.

Die beiden Städte bemängelten, dass die Volksinitiative die bewährte Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton unnötig torpediert und einen administrativen Mehraufwand generiert. Sie trage den tatsächlichen Gegebenheiten im städtischen Raum nicht Rechnung und sei auch im Widerspruch zum Bundesgesetz, welches die Gemeinden zu Strassenlärmsanierungen verpflichtet. Auch der Gemeindepräsidentenverband befürchtete einen zusätzlichen administrativen Aufwand beim Kanton, ohne dass bei den Gemeinden ein Abbau stattfinden könnte. Die Städte sollten bezüglich Verkehrsanordnungen weiterhin eigenständig bleiben. Die Blaulichtorganisationen wiesen darauf hin, dass sich Temporeduktionen auch auf die Feuerwehrleute auswirken, die mit ihrem Privatfahrzeug vom Wohnort an den Stützpunkt oder den Einsatzort gelangen müssen. Der Vertreter der Beratungsstelle für Unfallverhütung, BfU, begrüßte demgegenüber Temporeduktionen aus Sicherheitsüberlegungen. Die Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs lehnten

es ab, dass neu der Kanton anstelle der Gemeinden für Geschwindigkeitsanordnungen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung zuständig sein soll. Aus ihrer Sicht würden dadurch wertvolle Erfahrungen und Ortskenntnisse in der Verkehrs- und Städteplanung verloren gehen, was sich letztlich negativ auf den öffentlichen Verkehr auswirke.

Nun zu den Meinungen in der Kommission: Für die Kommissionsmehrheit sind Temporeduktionen für die Bevölkerung entlang der betroffenen Verkehrsachsen positiv. Der Lärm nehme ab, der Verkehr werde sicherer und die Lebensqualität steige. Die Volksinitiative verunmögliche eine situationsgerechte Reaktion auf diese Thematiken, weil sie reduzierte Geschwindigkeiten von vornherein nur über kurze Strecken zulasse. Sie sei zudem ein zu grosser Eingriff in die Gemeindeautonomie, insbesondere für die beiden grossen Städte. Aufgrund der Verschiebung der Zuständigkeit könne es zu Verzögerungen bei Strassenbauprojekten und langen Rechtsstreitigkeiten kommen, worunter namentlich auch der öffentliche Verkehr leide. Die Mehrheit lehnt die Volksinitiative deshalb ab.

Eine Kommissionsminderheit stimmt der Volksinitiative zu. Aus ihrer Sicht behindern Temporeduktionen den Verkehr im Allgemeinen und den öffentlichen Verkehr im Besonderen. Zudem ist sie der Meinung, dass Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen dazu führen können, dass die Autofahrenden auf Quartierstrassen ausweichen. Mit der Volksinitiative werde im ganzen Kanton wieder Rechtssicherheit geschaffen, weil in Bezug auf Lärm-sanierungen und Temporeduktionen überall der gleiche Massstab angesetzt werde. Die Kompetenzbeschneidung für die Städte halte sich in Grenzen. Die Gesetzesänderung Sorge für ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem und sei damit nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Überlegungen wichtig.

Eine weitere Minderheit möchte den Stimmberechtigten einen Gegenvorschlag unterbreiten. Dieser sieht vor, dass zwar der Kanton für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung zuständig ist, diese Zuständigkeit aber an die Gemeinden übertragen kann. Im Gegensatz zur Volksinitiative macht der Gegenvorschlag zudem keine Vorgaben zur Streckenlänge von Geschwindigkeitsanordnungen und verweist bezüglich der Gründe für Temporeduktionen explizit auf das Bundesrecht.

Zusammenfassend: Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative abzulehnen, während eine Minderheit die Zustimmung beantragt. Eine weitere Minderheit beantragt einen Gegenvorschlag, der eine Übertragung der Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen an die Gemeinden ermöglichen soll.

Ich wünsche eine gute Debatte.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich arbeite noch bis Ende Oktober bei der Verkehrspolizei-Spezialabteilung der Kantonspolizei Zürich. Diese Abteilung ist für die Verkehrsanordnungen auf dem Kantonsgebiet zuständig. So habe ich gewisse Kenntnisse im Bereich Verkehr, wie dies andere Ratsmitglieder in verschiedenen Bereichen wie Gesundheitswesen, Pflege, Landwirtschaft, Finanzen und vieles mehr mitbringen. Ich vertrete hier die Haltung der SVP/EDU-Fraktion.

Nun, warum stimmen wir überhaupt über diese Initiative ab? Weil einzelne Städte sich um Bundesrecht foutieren. Bundesrecht legt die grundsätzlichen Geschwindigkeiten fest, so gilt innerorts Tempo 50. Der Gesetzgeber sieht hier vor, dass in Ausnahmefällen davon abgewichen werden kann und andere Geschwindigkeiten festgelegt werden können. Diese Ausnahmen sind aber relativ eng gefasst. Was machen diese Städte? Sie kehren diesen Grundsatz um. Die Ausnahme wird zur Regel. Wir haben in den Städten bald nur noch ausnahmsweise die gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeiten von 50 Kilometern pro Stunde.

Es kann nicht sein, dass aus ideologischen Gründen Bundesrecht schamlos ausgehebelt wird. Der ÖV, die Pendler, das Gewerbe, die Handwerker und Rettungsdienste werden ausgebremst. Die Initiative stellt die verschiedenen Strassenhierarchien wieder her, lässt den Verkehr fließen, wo es notwendig ist. Beruhigte Quartiere und fließender Verkehr auf dem übergeordneten Netz müssen wieder zur Norm werden. Die Vertreter der Feuerwehren haben in der Kommission klar und verständlich aufgezeigt, was diese ideologische Verkehrspolitik zur Folge hat. Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei werden ausgebremst. Halten Sie sich vor Augen, dass beim Rettungsdienst jede Minute zählt. Eine Person verliert pro Minute Wegverlustzeit auf dem Einsatzweg 10 Prozent der Überlebenschance. Schon bei normalem Verkehrsregime ist dies für die Rettungsdienste eine grosse Herausforderung. Bei einem Brandeinsatz der Feuerwehr rechnet man pro Minute mit einer Steigerung der Schadensumme um 100'000 Franken. Nun, Sie werden hier ins Feld führen, dass diese Institutionen mit dem besonderen Warnsignal ausgerüstet sind und die Signalisation missachten dürfen. Die stimmt nur zum Teil. Die bestehende Signalisation darf nur um einen gewissen Bereich überschritten werden, bei zu hohen Überschreitungen droht den Einsatzkräften auch Anzeige. Es geht hier aber vielmehr um die einrückenden Personen. Diese müssen sich bis zum Depot an die Limiten halten, was teilweise grosse Verzögerungen nach sich zieht, sodass die Vorgaben der Gebäudeversicherung nur bedingt eingehalten werden können. In den letzten Jahren wurden zudem im

Kanton Zürich flächendeckend die First Responder als Einsatzmittel bei Personenrettungen eingeführt. Diese Personen müssen sich ebenfalls an die Limiten halten.

Wer Sicherheit ernst nimmt, stimmt der Initiative zu. Es kann nicht sein, dass rotgrün regierte Städte den gesamten Kanton mit ihrer ideologischen Verkehrspolitik bevormunden. Es ist wie überall im Leben, wenn etwas ausartet, müssen die Riegel geschoben werden. Leider sind wir heute so weit, dass den Städten Einhalt geboten werden muss, damit im ganzen Kanton wieder mit gleichen Ellen gemessen wird. Die Landgemeinden können nicht mehr verstehen, dass die Städte aus ideologischen Gründen fuhrwerken können wie sie wollen. Es muss für alle Gemeinden im Kanton wieder Rechtsgleichheit geschaffen werden, das macht die Initiative. Es kann nicht sein, dass Autofahrer aus ideologischen Gründen kriminalisiert werden. Die ausufernden Tempo-30-Signalisationen haben nur in sehr wenigen Fällen den Grund der erhöhten Sicherheit. Diese eingeführten Tempo-30-Strecken sind Busenfallen ohne eine Wirkung in Richtung Sicherheit. Die Initiative unterscheidet klar und ermöglicht es, an ausgewählten Orten die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Es wird aber nicht nur der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) behindert, nein, der ÖV erleidet massive Einbussen in der Attraktivität und verursacht massive Mehrkosten. Es kann nicht sein, dass hier die linksgrüne Ideologie den ÖV ausbremst und massiv verschlechtert. Es braucht mehr Personal, mehr Fahrzeuge, es verlängert die Reisezeiten und gefährdet die Anschlüsse. Die Initiative will Rechtsgleichheit für alle und nicht für wenige: fließenden Verkehr auf den Hauptachsen, Ruhe im Quartier, funktionierenden ÖV, gute Rahmenbedingungen für Pendler, Gewerbe, Handwerker, optimale Voraussetzungen für die Einsätze der Rettungsdienste. Zum Ansatz, es gebe einen alternativen Mehraufwand: Bei diesen Tempoeinschränkungen geht es um reine Streckensignalisationen, die eigentlich das Grundprojekt der Strassen-sanierung nicht betreffen. Somit ist es ein kleiner Aufwand. Und zum Einwand des Gemeindepräsidentenverbandes: Ausser bei den Städten Zürich und Winterthur wird niemandem an der Kompetenz etwas beschnitten. Die Gemeinden haben heute schon keine Kompetenz in diesem Bereich.

Darum: Stimmen Sie der Initiative zu.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Tempo 30 ist ein grosser Gewinn für alle – oder zumindest fast alle. Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich in ein Café an der Strasse setzen. Sie haben die Auswahl an einer Strasse mit Tempo 50 und einer Strasse mit Tempo 30, wohin gehen Sie? Natürlich bevorzugen Sie das Café an der Strasse mit Tempo 30, denn es ist ruhiger, es ist angenehm, die Lebensqualität ist deutlich höher. Darum, Tempo 30 nützt dem Gewerbe. Die

Sicherheit ist evident. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung war bei uns sehr, sehr klar: Tempo 30 rettet Leben. Eine Studie sagt, dass schweizweit 20 Tote im Jahr eingespart werden, wenn flächendeckend im Siedlungsgebiet Tempo 30 eingeführt wird. Das sind drei statistische Tote im Kanton Zürich pro Jahr, das ist sehr, sehr wichtig. Und der Lärm ist evident, wir hören heute Nachmittag bei den lärmarmen Belägen (*gemeint ist die Behandlung der KR-Nrn. 10a/2020 und 122a/2020*) darüber auch noch mehr. Tempo 30 ist die einfachste Möglichkeit, die relevanten Lärmschutzvorgaben wirklich einzuhalten. Da müssen wir vorwärtsmachen, sonst sind wir da auch bundesgesetzwidrig.

Und zu den Blaulichtfahrzeugen: Blaulichtfahrzeuge unter Blaulicht und Sirene müssen sich nicht an die signalisierten Geschwindigkeiten halten, das ist kürzlich auch wieder vom Bundesgericht festgehalten worden. Ja, es ist so, die Menschen, die mit dem Privatfahrzeug hin zu den Einsätzen, hin zu den Depots fahren, die sind von Tempomassnahmen betroffen, aber die sind auch heute oft mit dem Velo unterwegs, weil alles andere zu langsam ist.

Tiefere Geschwindigkeiten sind harmonischere Geschwindigkeiten, es gibt weniger Bremsen, weniger Beschleunigen, das ist weniger Stress für alle. Alles, das ganze Verkehrsregime, ist deutlich berechenbarer. Damit verbessert sich auch die Anschlussqualität beim ÖV. Ich wohne an der Waffenplatzstrasse in Zürich. Hier hat das Tiefbauamt vor einigen Jahren relativ kurzfristig Tempo 30 eingeführt und damit die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) vor den Kopf gestossen. Das war ein Fehler des Tiefbauamtes, aber die Verfahren haben sich inzwischen eingespielt. Die verschiedenen Stellen arbeiten viel besser miteinander und es werden nicht einfach innerhalb der Fahrplanperiode irgendwelche Geschwindigkeiten geändert. Und auch die Zusammenarbeit zwischen den Städten und dem Kanton ist eingespielt und funktioniert.

Zum Titel «Ruhe im Quartier»: Bei uns in Zürich sind die Quartiere im Siedlungsraum flächendeckend mit Tempo 30 versehen. Die Menschen wohnen in der Stadt, egal ob an einer Gemeindestrasse oder an einer Strasse überkommunaler Bedeutung. Darum würde «Ruhe im Quartier» implizieren, dass wir wirklich Ruhe im Quartier bekommen, und das bekommen wir nur mit Tempo 30 flächendeckend im ganzen Siedlungsgebiet. Sie wollen Gleiches mit Gleichem vergleichen, das ist aber einfach nicht korrekt. In den Städten Zürich und Winterthur gehören die Strassen überkommunaler Bedeutung den Städten. Wir haben andere Verantwortlichkeiten in diesen Städten, darum ist es eben nicht das Gleiche mit Gleichem. Die Stadt Zürich hat uns in der KEVU vorgestellt, wie die Zuständigkeiten in Zukunft sein werden, und hat uns eine Folie gezeigt, die sie mit dem Titel «Zuständigkeits-Chrüsümüsi» überschrieben hat. Ich kann Ihnen das nicht erklären. Erstens

ist es wirklich unglaublich komplex, wie das in Zukunft funktionieren soll. Zweitens reicht die Zeit hier wirklich nicht, um das vernünftig zu erklären. Wir bekommen so eine zusätzliche Bürokratie beim Kanton, es müssen zusätzliche Stellen mit entsprechenden Kostenfolgen geschaffen werden. Hingegen bei den Städten gibt es keine Ersparnis, allenfalls sogar noch weitere zusätzliche Stellen, um dieses «Chrüsümüsi» bewältigen zu können. Wollen Sie das wirklich? Ich danke ganz explizit dem Verband der Gemeindepräsidien des Kantons Zürich (GPV). Er hat darauf hingewiesen, dass die Gemeindeautonomie für den GPV sehr wichtig ist, und die Gemeindeautonomie wird hiermit wieder einmal beschnitten. Es ist ein weiterer Angriff auf die Grossstädte im Kanton Zürich, auf die Städte Zürich und Winterthur, das können wir nicht unterstützen.

Ich habe es schon mehrmals gesagt hier im Rat: Tempo 30 ist das neue Tempo 50 und gleichzeitig ist Tempo 20 das neue Tempo 30. Wir wollen mehr, viel mehr Begegnungszonen in den echten Quartierstrassen, wo die Menschen wirklich leben und die Kinder auf der Strasse spielen. Damit wird dann auch die Strassenhierarchie aufrechterhalten und damit ist dann auch klar, wo die Fahrzeuge fahren. Darum wollen wir mehr Tempo 30 in der Stadt und halten nichts von dieser Initiative, die im Titel etwas verspricht, das sie gar nicht einhalten will. Denn Tempo 30 ist, wie gesagt, ein grosser Gewinn für alle oder zumindest fast alle. Herzlichen Dank.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die FDP-Fraktion unterstützt die Mobilitätsinitiative entschieden und lehnt den Gegenvorschlag klar ab. Unser Kanton braucht eine moderne, effiziente Verkehrspolitik, keine ideologischen Stau-Programme. Eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik muss für alle Verkehrsteilnehmenden funktionieren, egal ob eine Person zu Fuss, mit dem Velo, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Auto unterwegs ist oder Güter transportiert. Das Ziel der FDP ist ein leistungsfähiges und ausgewogenes Verkehrssystem, das sowohl den Bedürfnissen der Bevölkerung als auch der Wirtschaft gerecht wird.

Die Mobilitätsinitiative verfolgt das zentrale Anliegen, den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen sicherzustellen. Diese Strassen dienen der Verbindung von Ortschaften und Zentren und sind essenziell für den Individual- und für den öffentlichen Verkehr sowie für die Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf diesen Strecken führt zu längeren Fahrzeiten, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mindert und die Wirtschaft belastet. Die Initiative strebt daher an, dass Tempobeschränkungen unterhalb der bundesrechtlich vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit nur in begründeten Ausnahmefällen und für kurze

Strecken erfolgen dürfen, beispielsweise vor Schulhäusern, wo sie einen echten Sicherheitsgewinn bringen. Es gibt unzählige Gründe für ein Ja zur Mobilitätsinitiative. Beispielsweise braucht ein starker Wirtschaftsstandort wie Zürich auch eine leistungsfähige Mobilität. Die Wirtschaft ist auf zuverlässige Transportwege angewiesen, damit Waren und Dienstleistungen pünktlich ankommen. Denn Sie alle auch hier drin erwarten Ihr Zalando-, H&M- oder Galaxus-Päckchen (*Online-Handelsunternehmen*) pünktlich zu Hause. (*Zwischenrufe*) Heute lohnt es sich für das Gewerbe teilweise nicht mehr, Aufträge in unseren Städten anzunehmen. Denn durch flächendeckendes Tempo 30 und künstlich erzeugte Staus können sie nicht mehr effizient arbeiten. Oder die Anfahrtspauschale des Gewerbes wird irgendwann viel, viel teurer sein als der eigentliche Auftrag vor Ort, das ist doch ein Trauerspiel. Dies beeinträchtigt den Wirtschaftsstandort Zürich und kostet uns auch Arbeitsplätze.

Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr sind keine Gegensätze. Tempo 30 auf Hauptachsen führt auch zu längeren Fahrzeiten für Busse und eine schlechtere Anbindung für ländliche Regionen. Denn die Anschlüsse der Zubringer, wie beispielsweise die Busse auf dem Land, sind darauf angewiesen, dass sie die Hauptverkehrsknoten, die S-Bahnen an ihrem Bahnhof erwischen und dass der Anschluss gewährleistet ist. Sonst erschwert es den Pendlerverkehr und schwächt nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern ganze Regionen. Zudem hat es massive finanzielle Konsequenzen. Kann der ÖV nicht mehr effizient genutzt werden, verflüchtigen sich die bisherigen sowie auch die in ihn geplanten Investitionen. Ein funktionierendes Verkehrssystem muss deshalb sicherstellen, dass der ÖV und der Individualverkehr gemeinsam optimiert werden.

Wir wollen Klarheit statt Unsicherheit im Strassenverkehr. Ein Flickenteppich aus Tempo 30 und Tempo 50 auf Hauptachsen schafft Unsicherheit statt Ordnung für alle Verkehrsteilnehmenden. Denn insbesondere für die Autofahrerinnen und Autofahrer ist es entscheidend, dass der Verkehrsfluss berechenbar bleibt und man den Überblick beim Fahren behalten kann. Die Initiative sorgt hier für einheitliche, klare Regeln und schafft so mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Wir wollen ruhige und sichere Quartiere, denn Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen können zu einer Verlagerung des Verkehrs in Wohnquartiere führen. Ausweichverkehr in Quartieren erhöht dort die Lärmbelastung und beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner. Zudem sind Schulen und Kindergärten teils im Inneren eines Quartiers angesiedelt. Das Quartier soll weiterhin eine wenig befahrene und sichere Zone bleiben, insbesondere für Kinder. Die Bevölkerung ist auch sicher dank

der schnellen Fahrt von Blaulichtorganisationen. Viele Privatpersonen engagieren sich in der Freiwilligen Feuerwehr oder bei den First Respondern, an dieser Stelle ein grosses Dankeschön an diese Personen. Sie rücken im Notfall zu unserer Sicherheit aus, Ueli Pfister hat das bereits verdeutlicht. Auch mit Blaulicht und Martinshorn gilt weiterhin eine Angemessenheit bei der Geschwindigkeitsüberschreitung, ganz egal, wie das letzte Gerichtsurteil hierzu ausfiel (*Zwischenrufe*). Der Unterschied, ob eine Strecke mit 30 oder 50 signalisiert ist, ist für diese Personen – und eigentlich für unsere Sicherheit – von grösster Bedeutung. Bei Bränden oder einem Herzstillstand geht es nämlich darum, unser Leben zu retten, Leben im Kanton Zürich.

Wir wollen nicht zuletzt, dass keine unnötigen Steuergelder verschwendet werden. Die Umgestaltung von Hauptverkehrsachsen auf Tempo 30 ist teuer. Neue Signalisationen, Strassenumbauten, allenfalls Verkehrsberuhigungen, das kostet Millionen und behindert den Verkehrsfluss zudem massiv. Und so entstehen weitere Kosten für die Volkswirtschaft. Diese Ausgaben sind erst gar nicht nötig. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist essenziell für die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Kantons. Die Mobilitätsinitiative gewährleistet den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen, sie trägt zu einem starken Wirtschaftsstandort Zürich bei, schützt die Quartiere vor übermässigem Verkehr und sichert die Effizienz des öffentlichen Verkehrs. Zudem wird unsere Sicherheit, die Sicherheit der Bevölkerung, gewährleistet dank schneller Fahrt für Blaulichtorganisationen. Die FDP-Fraktion spricht sich klar für die Annahme der Mobilitätsinitiative aus.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die Mobilitätsinitiative hat unter dem Deckmäntelchen, die Verkehrspolitik zu vereinheitlichen, nur ein Ziel: Sie will Tempo 30 innerorts auf verkehrsreichen Strassen möglichst verhindern, mit dem Argument, dass Temporeduktionen immer zu Kapazitätsreduktionen und Ausweichverkehr führen. Ist das wirklich so? Machen wir es doch GLP-like mit einer kleinen Rechenaufgabe: D.R., ein mir bestens bekannter Mensch, fährt täglich von Schwamendingen jeweils 8 Kilometer zur Arbeit hin und zurück. Dazu kann er innerstädtische Hauptverkehrsachsen nutzen und fährt im Schnitt 42 Kilometer pro Stunde. Leider muss er aber an neun Rotlichtern auf der Strecke durchschnittlich je 15 Sekunden warten. Nun hat die Stadt 3 Kilometer der Strecke auf Tempo 30 umgestellt, konnte dafür aber fünf Rotlichter aufheben. Wie viel Zeit braucht D.R. nun mehr? Sie können nun entweder rechnen oder von mir weitere Argumente gegen die Initiative hören.

Die Initiative verlangt, dass der Kanton allein über die Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen innerorts entscheidet, will aber eigentlich, dass der Kanton möglichst Tempo 50 durchsetzen soll. Zürich und Winterthur soll

die Möglichkeit genommen werden, ihre Verkehrspolitik eigenständig zu gestalten und auf lokale Bedürfnisse einzugehen. Eine solche Bevormundung durch den Kanton und, wie ich vorher gehört habe, auch durch die Landgemeinden widerspricht dem Prinzip der Gemeindeautonomie. Die Initiativen wollen damit auch sicherstellen, dass der Verkehr auf den Hauptachsen kanalisiert wird, und das gelingt scheinbar nur mit viel Tempo 50 und sehr wenig Tempo 30. Die Vermeidung von Ausweichverkehr erfolgt aber durch weit mehr als Geschwindigkeitsvorschriften. Mit der Initiative nehmen Sie den Gemeinden nun genau ein Instrument zur lokalen Verkehrsregelung weg, geben dieses eine Instrument dem Kanton und verteilen damit die Kompetenzen zur Verkehrsregelung äusserst willkürlich. Dabei sind die Gemeinden, sind die Städte am besten in der Lage, die Bedürfnisse ihrer Einwohner zu beurteilen und massgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Aber wozu das alles? Weil man gemäss Initianten mit generell 50 Kilometern pro Stunde schneller vorankommt? Ich komme jetzt zurück auf die Rechnung, diejenigen, die gerechnet haben, aufgepasst: Wenn ich mein GLP-Excel richtig ausgefüllt habe, dann benötigt D.R. etwas mehr als 25 Minuten Fahrzeit, und neu mit knapp 40 Prozent Tempo 30 ziemlich genau 30 Sekunden pro Tag mehr, also 15 Sekunden pro Fahrt auf 12,5 Minuten bei neu 3 von 9 Kilometern Tempo 30. Da staunt vielleicht der Initiant und der Fachmann respektive die Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) wundert sich hoffentlich ein wenig.

Und mehr noch: Tempo 30 führt zu einer Beruhigung des Verkehrs. Es ist durch etliche Studien bewiesen, dass bei Tempo 30 Fahrzeuge zwar mit grösserem Zeitabstand fahren, was aber dadurch reduziert wird, dass zum Beispiel Lichtsignalanlagen nicht mehr oder nur noch während des Stossverkehrs gebraucht werden. Und auf den Strecken zwischen Lichtsignalen bleibt die Kapazität bei Tempo 30 unverändert oder verbessert sich bei dichtem Verkehr sogar, weil gleichmässiger gefahren wird. Was die Initianten monieren, ist zum allergrössten Teil subjektives Empfinden, wie das Gefühl des Nicht-richtig-Vorwärtskommens, des Fast-Stehenbleibens, des Zu-wenig-Tempo. Dabei geht vergessen, dass mit generell 50 bei jeder Ampel oder wegen, sagen wir, verunsicherter Autofahrer fleissig gestanden werden muss, um danach möglichst geräuschvoll wieder zu beschleunigen. Und noch mehr: Mit Tempo 30 wird zusätzlich auch die Verkehrssicherheit verbessert und der Strassenlärm verringert. Weniger schwere Unfälle bedeuten weniger Einsätze von Polizei, Einsätze von Feuerwehr. Ein Plus für alle, könnte man meinen, aber nicht für den sogenannten Homo automobilis, der am liebsten gar keine Temporeduktionen haben würde, ausser sie sind direkt vor seinem eigenen Schlafzimmerfenster.

Anders als die Mobilitätsinitiative gibt der Gegenvorschlag einen sinnvollen Ansatz vor, wie die Verkehrspolitik vereinheitlicht werden könnte. Er gibt klare Kompetenzen vor. Der Kanton ist zwar grundsätzlich zuständig für Temporeduktionen, kann diese Befugnisse aber an alle Städte und Gemeinden delegieren. Dadurch wird die Gemeindeautonomie gewahrt und eine situationsgerechte Regelung ermöglicht, und das nicht nur für die Städte Zürich und Winterthur, sondern für alle Gemeinden.

Der Gegenvorschlag macht auch keine Vorgaben zur maximalen Streckenlänge von Temporeduktionen. So wird sichergestellt, dass Temporeduktionen flexibel und bedarfsgerecht umgesetzt werden können, ohne durch starre und zudem unklare Vorgaben eingeschränkt zu sein. Damit vermeidet er die unnötige Bevormundung von Städten und Gemeinden.

Tempo 30 ist richtig und notwendig im Quartier, aber auch auf verkehrsreichen Strassenabschnitten, wenn die Sicherheit und die Gesundheit von Anwohnenden und Fussgängern gefährdet sind. Die Initiative will diese Mittel über Umwege verhindern. Die GLP sagt deshalb klar Nein zur Initiative, klar Nein zur Einschränkung der Gemeindeautonomie, klar Nein zur Verminderung der Verkehrssicherheit, klar Nein zu einer rückwärtsgewandten Verkehrspolitik und klar Nein zu einer generellen Tempo-50-Politik. Der Gegenvorschlag strebt ein flexibles und kooperatives Modell an, das sowohl den übergeordneten Interessen des Kantons als auch den lokalen Bedürfnissen der Gemeinde gerecht wird. Er soll verhindern, dass Tempo-30-Zonen pauschal eingeschränkt werden, und gleichzeitig eine situationsgerechte Verkehrspolitik ermöglichen. Deshalb klar Ja zum Gegenvorschlag.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Temporeduktionen retten Leben. Ich stehe bekanntlich im letzten Semester meines Medizinstudiums, und leider gehören Verkehrsunfälle zur Realität unseres täglichen Lebens. Diese Unfälle sind Teil der ärztlichen Tätigkeit, und gerne würde ich hier eine Geschichte mit Ihnen teilen, die mir im wahrsten Sinne des Wortes eingefahren ist. Ein siebenjähriger Junge – nennen wir ihn Andreas – wurde auf dem Nachhauseweg über Mittag von der Schule auf dem Zebrastreifen von einem Auto erfasst. Der Fahrer war mit 50 Kilometer pro Stunde unterwegs. Zu dieser Zeit arbeitete ich als Unterassistentenarzt auf der Notfallstation in einem Kinderspital und betreute Andreas mit, als er in den Schockraum eingeliefert wurde. Warum ist die Geschwindigkeit hier so wichtig? Bei Tempo 50 wird fast dreimal so viel Energie auf das Unfallopfer übertragen wie mit Tempo 30. Dies führt dazu, dass es beim Unfall mit Tempo 50 in den Schockraum eines Traumazentrums gefahren werden sollte, bei Tempo 30 hingegen würde ein peripheres Landspital meistens reichen. Ein geringer Unterschied

in der Geschwindigkeit kann den Unterschied zwischen Leben und Tod bedeuten. Temporeduktionen retten Leben. Und all jene, welche schon einmal mit Blaulicht mitgefahren sind, wissen, dass die gefahrene Geschwindigkeit immer den Verhältnissen angepasst werden muss, egal welche Höchstgeschwindigkeit gilt, was auch das Bundesgericht bestätigt. Daneben bietet Tempo 30 viele weitere Vorteile: Der Strassenlärm wird reduziert, was wiederum der Gesundheit der Menschen zugutekommt. Gleichzeitig werden die Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrsfluss verbessert, was der Umwelt, Ihrem Portemonnaie und der Wirtschaft nützt. Zudem ist der Zeitverlust minim, da in den Städten sowieso meistens nur mit etwas mehr als durchschnittlich Tempo 30 gefahren werden kann, und wenn, dann nur mit Stop-und-Go. Ihre Initiative ist ein Frontalangriff auf ein funktionierendes System und untergräbt die von Ihrer Seite immer so hochgehaltene Gemeindeautonomie. Gleichzeitig blähen Sie die Verwaltung durch zusätzliche Bürokratie auf, da nur zur Koordination von Projekten wie Abwasser, Strom, Telekommunikation, Fernwärmeleitungen, Mittelinseln, Verkehrsanordnungen der kommunalen wie auch der kantonalen Behörden viele neue Stellen in der Verwaltung nötig werden. Es geht Ihnen doch einfach um die Entmachtung der Städte, weil Sie dort keine Mehrheit haben. Dieses fragwürdige demokratische Verständnis haben Sie schon einmal durchgezogen und hier probieren Sie es nochmals, koste es den Steuerzahler, was es wolle. Aber ich bin überzeugt, dass Sie diese Initiative vor dem Volk verlieren werden. Lassen Sie uns gemeinsam auf die Sicherheit von Andreas achten und lehnen Sie die Initiative und den Gegenvorschlag ab. Herzlichen Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion will Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung zwischen Gemeinden und Kantonen klar und eindeutig regeln. In diesem Geschäft geht es um klare Regelungen bei Staatsstrassen und Strassen mit übergeordneter Bedeutung. Diese Verkehrsachsen sind wichtig für die gute Verkehrserschliessung im ganzen Kanton. Wir sind nicht mehr im Mittelalter, an den Grenzen zu den Städten Zürich und Winterthur gibt es keine Stadtmauern mehr und es beginnt nicht ein endlos unbewohntes Land zwischen den Dörfern. Besonders die angrenzenden Gemeinden sind darauf angewiesen, dass die diversen Angebote in den Städten, wie Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Kultur- und Gesundheitseinrichtungen, einfach und mit vernünftigem Zeitaufwand erreicht werden können.

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen behindert zudem den öffentlichen Verkehr. Der Mitte-Fraktion ist es wichtig, dass der ÖV eine gute Qualität hat, damit niemand wieder aufs private Auto umsteigt. Bei verstopften Hauptver-

kehrachsen wird regelmässig in die Wohnquartiere ausgewichen. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass auch eine Tafel «nur für Zubringerdienst» dagegen nichts nützt, also nichts mit Begegnungszonen. Und ich habe auch nicht viel dazu gehört, wie die gute Zusammenarbeit zwischen den Städten und dem Kanton bezüglich Tempo 30 funktioniert. Ein funktionierendes System, lieber Benjamin, da glaube ich nicht daran. Die aufwendigen und endlosen Diskussionen, Absprachen und Streitereien, hauptsächlich zwischen dem Kanton und den Städten Zürich und Winterthur, müssen aufhören. Oder wie viele Tafeln «Tempo 30» braucht es, bis eine Lichtsignalanlage abgebaut wird, Daniel? Hast du das auch ausgerechnet?

Es braucht klare Verantwortlichkeiten und Regeln, und dies für alle Gemeinden. Die Mitte-Fraktion unterstützt die Volksinitiative, die Mobilitätsinitiative. Den Gegenvorschlag werden wir ablehnen oder nicht darauf eintreten.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Vorab meine Interessenbindung: Ich bin Präsident der IGÖV, der Interessengemeinschaft für öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich.

Nun, wer ist für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung grundsätzlich zuständig? Die Antwort ist klar und das wissen wir inzwischen alle: der Kanton. Auch begriffen haben wir, dass diese Kompetenz den beiden Städten Zürich und Winterthur schon vor langer Zeit übertragen wurde, in Zürich sogar schon als die französische Bourbaki-Armee (*Charles Denis Bourbaki, französischer General im Deutsch-Französischen Krieg*) in der Schweiz interniert wurde, also bereits 1871. Nun gut, 150 Jahre später möchten die Initianten dieses Recht den beiden grossen Städten wieder nehmen. Ihre Begründung vordergründig, damit Tempo 30-Verfügungen den ÖV nicht ausbremsen und den Quartierverkehr nicht anschwellen lassen. Hintergründig ist dies natürlich nur die halbe Wahrheit, denn unausgesprochen geht es den Initianten um ihre Abneigung gegen Tempo 30 und die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs. Ungern muss ich gestehen, dass es die Stadt Zürich schaffte, mein Verständnis für diese Aversion ebenfalls gelegentlich zu wecken. Wenn man, ohne Betroffene einzubeziehen, in Nacht- und Nebelaktionen Tempo-30-Zonen ausschildert oder ganze Spuren sperrt, ist der Widerstand vorprogrammiert. Kein Wunder, verärgert man mit einem solchen Vorgehen auch ÖV-Betriebe und kantonale Stellen. Trotzdem – mit drei Ausrufezeichen – haben Tempo 30-Verfügungen ihre Berechtigung, und zwar nicht nur, weil sie dem Wunsch vieler verkehrsgeplagter Einwohnerinnen und Einwohner entsprechen. Und hier sprechen wir nicht vom Kaffeetrinken an der Strasse, sondern vom Wohnen, Schlafen, von spielenden Kindern und vielem anderen, was zu einem lebenswerten Leben gehört.

Tiefere Tempolimiten helfen den Städten auch dabei, den gesetzlichen Auftrag zu erfüllen, Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle vorzunehmen. Tempo 30 hat also direkt mit dem Umweltschutzgesetz zu tun. Und die Massnahme wirkt, wie eine Analyse zeigt, die von der Stadt und dem Kanton Zürich in Auftrag gegeben wurde. Und vom BfU wurde inzwischen auch bestätigt, wir haben es schon mehrfach gehört, dass dank Temporeduktionen signifikant weniger Verkehrstote und Verletzte zu beklagen sind. Soll dieser Fortschritt nun einem Rückschritt Platz machen, einem Rückschritt, der auch Strassenbauprojekte komplizierter, Rechtsstreitigkeiten häufiger und Verzögerungen bei Verkehrsplanungen wahrscheinlicher machen würde? Als Nachteil für den ÖV könnte sich zudem herausstellen, dass wertvolle Erfahrungen und Ortskenntnisse in der Verkehrs- und Städteplanung verloren gingen, ein Verlust, der mir aus Sicht der IGÖV zusätzlich besonders starke Bauchschmerzen bereiten würde.

Mit Tempo 30 durch die Stadt zu tuckern, mag einigen ÖV-Fans als Albtraum vorkommen. Doch wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird die Durchschnittsgeschwindigkeit wahrscheinlich sogar erhöht. Bedingungen dafür sind aber auch, dass eigene Trassen und Fahrspuren sowie Bevorzugung an Lichtsignalanlagen den ÖV schneller machen. Faktum ist nämlich, dass das grosse Verkehrsaufkommen um Welten problematischer ist, viele Staus verursacht und auch den ÖV behindert. Vergessen werden darf zudem nicht, dass tiefere Tempi den Verkehrsfluss verstetigen, Reisezeiten besser planbar und Transportketten verlässlicher machen. Diese Aspekte sind es schliesslich, welche die Attraktivität des ÖV ausmachen. Kurz, es steht in den Sternen, ob der gewünschte Rückschritt in alte Zeiten zu den gewünschten Ergebnissen führt. Ziemlich sicher ist jedoch, dass dem ÖV mit der Initiative nicht wirklich geholfen wird. Und ganz sicher ist, dass die Zürcher Regierung aktuell den ÖV mit ihren Investitionsverweigerungen dermassen ausbremst, dass die daraus resultierenden Probleme um ein Vielfaches grösser sind. Denn die Mobilitätsnachfrage steigt erwiesenermassen ungebremst und wird einfach dazu führen, dass das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs begünstigt wird. Tschüss Modalsplit, tschüss Vorwärtskommen auf Hauptachsen, tschüss Ruhe im Quartier.

Die steigende Mobilitätsnachfrage einfach mit der Bevorzugung des motorisierten Verkehrs zu lösen, zeugt nicht gerade von Zukunftskompetenz. Auch für mich drängt sich daher auf: Volksinitiative ablehnen, dem gut austarieren Gegenvorschlag zustimmen. Gleichwohl möchte ich den Städten ins Pflichtenheft schreiben, deutlich stärker als bisher mit den marktverantwortlichen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und den zuständigen kantonalen Stellen zu kooperieren, und zwar vor dem Aufgleisen neuer Verkehrsprojekte. Apropos Aufgleisen: Nicht zuletzt wegen guter Kooperation

war Zürich bereits 1870 ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Aufgrund des Gesagten wird die EVP die Volksinitiative ablehnen, dem gut austarierten Gegenvorschlag hingegen zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir beraten hier im Kantonsrat heute über zwei Initiativen (*gemeint ist zusätzlich die Vorlage 5948a*), die eigentlich das Gleiche wollen, sich dabei aber, anstatt Klartext zu reden, um das Thema herumdrücken, quasi den Esel meinen, aber den Sack schlagen. Denn diese beiden Initiativen geben vor, einerseits pro Mobilität und pro ÖV zu sein, sind aber eigentlich genau das Gegenteil, nämlich kontra Tempo 30, kontra Föderalismus, und geprägt vom bürgerlichen Hass gegen die Städte. Wenn Sie ehrlich wären, müssten Sie nämlich Ihre Initiativen «Anti-Tempo 30-Initiativen» nennen, können Sie aber nicht. Warum? Sie stören sich an Tempo 30, das sich in wenigen Jahrzehnten zu einem Erfolgskonzept der Verkehrspolitik gemausert hat. Auch ist Tempo 30 längst nicht nur mehr ein Thema in den Städten, es ist schon lange überall ein Thema. Überall wird Tempo 30 eingeführt und wird von den Anwohnern auch entsprechend gefordert. Denn Tempo 30 ist einerseits aus Lärmschutzgründen gut und auch als Sicherheitsüberlegungen in den Wohnquartieren angezeigt. Tempo 30 bedeutet einen riesigen Gewinn an Lebensqualität für alle Anwohnenden, doch es steht halt im Widerspruch zu ihrer Auto-Ideologie, die sonst nichts anderes kennt. Auch sind die Gemeinden alleine schon aufgrund des Bundesrechts zu Lärmsanierungen verpflichtet. Und vor kurzem hat dabei auch das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass Temporeduktionen, selbst auf Autobahnen eine Reduktion auf Tempo 60, ein zulässiges Mittel zur Lärmveränderung sind. Da sind wir nicht mehr allzu weit entfernt von Tempo 30 auf den übrigen Strassen.

Und auch die von Ihnen vorgeschobenen Blaulichtorganisationen sind ein schlechtes Argument, insbesondere wenn man noch mit der Anfahrt der Mitarbeiter argumentiert, besitzen Zürich und Winterthur doch eigene Berufsfeuerwehren mit stationärem Personal, die insbesondere in der First Response wichtig sind. Und natürlich haben auch Spitäler eigene Rettungsdienste. Auch müssen sich die Blaulichtorganisationen nicht an die Geschwindigkeit halten, das haben wir bereits gehört. Und wenn wir dann aber auch noch von weiteren Hindernissen reden, dann sind durch Autos verstopfte Strassen wohl das viel grössere Hindernis als eine Tempo-30-Zone, bei der der Verkehr sogar noch flüssiger unterwegs ist als in einem Stop-and-Go-Verkehr bei Tempo 50 mit Lichtsignalen. Nein, mit Tempo 30 haben wir je nachdem sogar eine Kapazitätserweiterung, aber eben, das fühlt sich halt mit dem Bleifuss-Denken nicht mehr so gut an wie Tempo 50. Da

also das direkte Bekämpfen von Tempo 30 wohl auf nicht so viele Sympathien stossen würde, haben Sie nun diese beiden Anti-Tempo-30-Initiativen aus dem Hut gezaubert und sie einfach anders genannt.

Nun besprechen wir die erste der beiden Initiativen, deren genaue Inhalte bereits erläutert wurden. Sie will nämlich den Städten das Recht auf Geschwindigkeitsanordnungen auf Kantonstrassen wegnehmen. Gleichzeitig will die Initiative auch festschreiben, dass Geschwindigkeitsreduktionen allgemein nur noch in Ausnahmefällen möglich sein sollten. Dies ist eine klare Attacke gegen die Selbstständigkeit von Zürich und Winterthur, die eigene Verkehrsabteilungen besitzen und das Know-how haben, entsprechende verkehrliche Anordnungen anzuordnen. Die Städte kennen die örtlichen Gegebenheiten am besten. Sie sind am nächsten dran an der Bevölkerung und können somit bei Verkehrsprojekten Lösungen aus einem Guss erarbeiten. Hier nun isolierte Verkehrsanordnungen bei Strassen von überkommunaler Bedeutung in die Zuständigkeit des Kantons zu geben, verkompliziert dies nur unnötig, macht Prozesse und Verkehrsprojekte entsprechend bürokratischer, langsamer und damit auch teurer.

Auch ist es heute keineswegs so, dass die Städte einfach ohne den Kanton operieren können. Sollten Verkehrsprojekte Auswirkungen an der Gemeindegrenze haben, muss bereits heute der Kanton beigezogen werden. So ist es bei vielen Verkehrsprojekten, zum Beispiel auch bei der Tösstalstrasse in Winterthur, wo der Kanton ebenfalls auch bereits Teil der Planung ist und miteinbezogen wird. Aber eben, die Stadt Winterthur ist auch in diesem Fall am nächsten dran an der lokalen Situation im Stadtteil Mattenbach und kennt halt die örtlichen Gegebenheiten am besten. Es macht also klar Sinn, dass die Städte hier im Lead sind.

Ebenfalls werden wir den Gegenvorschlag der SP, EVP und GLP ablehnen. Wir sehen zwar durchaus, was sie mit diesem Gegenvorschlag bezwecken, aber auch dieser hat durchaus denselben antistädtischen Groove wie auch die Initiative. Wir von der AL sind der Meinung, dass, wenn schon, auch neben den Städten Zürich und Winterthur weitere Gemeinden lokal mehr Eigenverantwortung für ihre Strassen übernehmen sollten – und nicht umgekehrt. Besten Dank.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Ich möchte auf zwei, drei Voten Bezug nehmen, insbesondere zu dem Argument, Tempo 30 nütze dem Gewerbe. Zur Interessenbindung: Ich bin Vorstandsmitglied des Kantonalen Gewerbeverbandes und auch TCS-Vorstandsmitglied (*Touring Club Schweiz*) in Winterthur. Und ich kann schon sagen, was das Gewerbe denkt, insbesondere in Winterthur: Es ist ja nicht so, dass Tempo 30 nur eine Signalisationsmassnahme ist, sondern es gibt dann vielfach auch bauliche Massnahmen. Und

wir als KMU-Verband haben tatsächlich Ende letzten Jahres eine Umfrage durchgeführt, was denn die KMU in Winterthur über diese Themen «Verkehr» und «Verkehrseinschränkungen» denken, und die Antwort ist leider desaströs: Viele Betriebe stören sie, diese Einschränkungen. Rund 50 Prozent meinen sogar, sie würden nicht oder nicht wieder nach Winterthur ziehen, hätten sie die Wahl. Lediglich etwa ein Drittel der Firmen würden Winterthur erneut als Standort wählen, und das gemessen eben vor allem an der Verkehrspolitik, aber auch an der Stadtentwicklung. Die Winterthurer Unternehmen beurteilen die Verkehrssituation als unbefriedigend. Man muss sich tagtäglich durch den Verkehr hindurchkämpfen und das stört. Und insbesondere sind eben auch Hauptachsen mittlerweile in Winterthur zunehmend von Tempo 30 betroffen.

Ich möchte noch auf die Anfrage 305/2021 verweisen. Der Regierungsrat hat 2021 die Frage in Bezug auf die Blaulichtorganisationen klar beantwortet. Das war eine Anfrage, die ich damals gemacht habe, und die Aussagen sind klar: Die Einsatzzeiten verlängern sich auf bis fünf Minuten. Und die Leistungsvorgabe der GVZ, der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich, zehn Minuten bis zum Einsatzort, die wird in bis 30 Prozent der Fälle dann eben nicht mehr gewährleistet. Und ich empfehle allen nochmals, die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage von 2021 zu lesen, die Anfrage 305/2021.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Mobilitätsinitiative ist ein Etikettenschwindel. Wäre sie eine Werbekampagne, müsste man sie wegen unlauteren Wettbewerbs aus dem Verkehr ziehen. Die Initianten behaupten, es gehe um die Erhaltung des öffentlichen Verkehrs. In Wahrheit verfolgen sie aber eine altbekannte Agenda, die Bevorzugung des mobilisierten Verkehrs. «Freie Fahrt für freie Bürger», ein Slogan aus den 70er-Jahren, soll hier wieder aufgewärmt werden, um den Autoverkehr durch die Städte Zürich und Winterthur zu schleusen. Doch unsere Verkehrspolitik muss sich an den heutigen Herausforderungen orientieren, an Lärmschutz, Sicherheit und einer hohen Lebensqualität auch in den Zentren. Diese Initiative könnte auch «Nein-zu-Tempo-30-Initiative» oder «Eigentumsbeschneidungs-Initiative» heissen, denn sie nimmt den Städten Zürich und Winterthur die Entscheidungsfreiheit über ihre eigenen Strassen. Staatsstrassen und überkommunale Strassen gehören in Zürich und Winterthur den Städten selbst. Wenn Strassen gebaut, saniert oder signalisiert werden sollen, kommt heute alles aus einer Hand. Der Besitzer plant, baut und macht die Signalisation. Zusätzliche kantonale Bürokratie würde den Strassenbau deutlich erschweren. Mit Ihrer Initiative wird der Strassenbau noch länger dauern als heute.

In allen anderen Gemeinden ist der Kanton für die Staatsstrassen zuständig, inklusive Bau, Sanierung und Signalisation der Höchstgeschwindigkeit.

Noch immer leiden entlang der Hauptverkehrsachsen tausende Menschen unter übermässigem Lärm, und wir wissen: Lärm macht krank. Die Folgen tragen nicht nur die Betroffenen, sondern auch das Gesundheitswesen und letztlich die gesamte Volkswirtschaft.

Die Initianten tun dieses Problem einfach ab. Auf ihrer Webseite steht: Es ist logisch, dass es auf Hauptverkehrsachsen lauter ist. Herr Ledergerber (*gemeint ist Domenik Ledergerber*), Sie als Mitinitiant wohnen in Herrliberg mit Seesicht, weitab von jeder lärmbelasteten Strasse. Was ist mit jenen, die in Zürich an vielbefahrenen Strassen wohnen? Menschen mit kleinerem Portemonnaie haben meist keine grosse Wahl bei der Wohnungssuche. Räumen Sie diesen Menschen auch das Recht ein, dass sie vor Lärm geschützt werden und der Staat bestrebt ist, auch für diese Menschen Gesetze einzuhalten? Und die einfachste und günstigste und effektivste Massnahme dazu ist Tempo 30.

Diese Initiative bringt mehr Bürokratie bei der Realisierung von Strassenbauprojekten, untergräbt den Lärmschutz und die Kompetenzen der Städte Zürich und Winterthur auf ihren eigenen Strassen. Lassen wir uns von diesem Etikettenschwindel nicht täuschen, lehnen wir die Mobilitätsinitiative entschieden ab.

Daniela Rinderknecht (SVP, Wallisellen): Ich gebe hiermit meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Mitglied des Kadets einer Stützpunktfeuerwehr. Die Aussage, dass Blaulichtorganisationen so schnell fahren können, wie sie möchten, ist schlichtweg völlig falsch (*Zwischenrufe*). Das haben Sie gesagt, sie dürften so schnell fahren, wie sie möchten, Entschuldigung! Auch die Blaulichtorganisationen unterstehen den Gesetzen. Wir dürfen im Einsatzfall – Danke fürs Zuhören (*im Ratssaal herrscht Unruhe*) – maximal 50 Prozent schneller fahren als zugelassen. Bei 30 dürfen wir 45 fahren und nicht schneller. Das Gesetz gilt nach wie vor. Mit dem Bundesgerichtsentscheid wurde das Gesetz nicht aufgehoben, in dem entsprechenden Fall wurde eine Strafminderung erteilt, nachdem der Polizist vorgängig verurteilt worden war. Bei Überschreitung der Maximalgeschwindigkeit erhalten auch wir als Blaulichtorganisation ein ganz normales Strafverfahren als Raserdelikt, und Sie kennen die Strafen bei Raserdelikten. Es wurden die Berufsfeuerwehren erwähnt. Liebe Anwesende, vergessen Sie bitte nicht all die Milizfeuerwehren, die Tag und Nacht in Ihren Dörfern, wo Sie wohnen, ausrücken, wenn es brennt, die Sie retten, wenn Sie eingeschlossen sind, sei das im Rauch oder in einem Verkehrsunfall. Sie alle müssen zuerst einrücken, und bei Tempo 30 ist es einfach ein wenig langsamer als bei Tempo 50, und beim Ausrücken das Gleiche. Danke schön.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Initiative ist, erstens mal, vor allem feige. Hätte man etwas Courage, würde man die Abstimmung dort machen, wo ja die Leute unter dieser grauenhaften Verkehrspolitik leiden. Aber nein, Sie machen das lieber im Kanton, denn es geht ja hier primär um eine Bevormundung der Städte.

Ich finde, dass es in der bisherigen Debatte einige doch etwas irritierende Aussagen gab. Ich möchte gerade noch einmal zu den Blaulichtorganisationen kommen: Ich fand sie schon noch interessant, die Aussage, dass die Gerichtsurteile, wenn sie einem nicht so passen, eben nicht mehr gelten sollen. Und es gab übrigens auch auf Bundesebene eine Gesetzesanpassung, die sich genau diesem Thema angenommen hat, die den Raser-Tatbestand eben genau diesbezüglich angepasst hat. Es war auch interessant, in der KEVU-Anhörung wurde uns erzählt, dass beim Einrücken primär mit Agglogemeinden argumentiert wurde. Als wir dann erwähnten, dass gerade in Agglogemeinden sehr viele mit Fahrrad und zu Fuss einrücken, weil es einfach häufig sehr viel schneller ist, waren es dann plötzlich die Land-Land-Landgemeinden, die erwähnt wurden. Und es ist so, wie erwähnt wurde, es ist ein angemessenes Tempo, das von den Blaulichtorganisationen berücksichtigt werden muss. Da kommt halt dazu, was oft vergessen wird: Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen sieht nicht aus wie Tempo 30 in Quartierstrassen. In Quartierstrassen haben Sie Verkehrshindernisse, die extra dort sind, Sie haben Schwellen. Das hat man bei Tempo 30 an einer Hauptverkehrsachse nicht, denn dort möchte man ja einen guten Verkehrsfluss haben, da ist die Strassengestaltung komplett anders. Das hat uns auch die BfU sehr eindrücklich gezeigt, wie man Tempo 30 auf Verkehrsachsen mit sehr gut funktionierenden Verkehrsflüssen machen kann, aber mit viel mehr Sicherheit, mit weniger Schwerverletzten, mit weniger Toten auf den Strassen. Aber irgendwie scheint man das nicht mitbekommen zu wollen.

Auch sehr irritierend fand ich die Aussage, man wolle mit Tempo 30 die Autofahrenden kriminalisieren. Also ehrlich gesagt, wer es nicht schafft, Verkehrsanordnungen bei der Geschwindigkeit zu berücksichtigen, den kriminalisiert man nicht, der gehört schlicht und ergreifend nicht hinter das Steuer eines Autos.

Dann möchte ich auch noch eine Bemerkung zu den Landgemeinden machen. Es wird jetzt so getan, wie wenn es nur die grossen Städte betreffen würde. Dem ist nicht so. Es geht darum, grundsätzlich zu erschweren, dass man Tempo 30 anordnen kann. Heute haben schon zig Landgemeinden einen Riesenkampf mit der Verkehrspolizei, wenn sie mal auf einer Kantonstrasse gerne hätten, dass man das Tempo reduzieren würde. Gerade bei Landgemeinden ist es oft so, dass man, wenn man im Ortszentrum eine Verkehrsberuhigung machen will, auch bei der Kantonstrasse das Tempo reduzieren

muss, weil das mit Abstand die wichtigste Strasse dort ist. Zum Teil sind es dann dort eben nicht wahnsinnige Lawinen, aber sie sausen wahnsinnig schnell durch, und das ist einfach gefährlich. Es ist auch andernorts ein riesiger Kampf. Es macht es einfach immer noch schwieriger für die Gemeinden auch ausserhalb von Zürich und Winterthur, auf den Kantonstrassen Tempo 30 einzufordern und zu bekommen – im Interesse ihrer Bevölkerung. Das heisst, es hat eben auch für diese Gemeinden eine erhebliche negative Auswirkung. Und der GPV ist nicht nur dagegen, weil die grossen Städte dagegen sind, sondern weil es eine negative Auswirkung auf alle Gemeinden in diesem Kanton hat.

Und zu guter Letzt: Das ÖV-Argument, es solle dem ÖV nützen, das finde ich dann wirklich nur noch absurd. Die ÖV-Organisationen haben sich ganz, ganz klar gegen diese Initiative ausgesprochen. Für den ÖV ist ein fließender Verkehr wichtig, ein mit dem ÖV abgestimmter Verkehr muss nicht unbedingt mit Tempo 50 fließen. Die ÖV-Organisationen haben sich klar gegen diese Initiative ausgesprochen.

Also stimmen Sie Nein zu dieser mobilitätsfeindlichen Initiative, die eigentlich nur die Gemeinden bevormunden will, das brauchen wir nicht.

Ratspräsident Jürg Sulser: An dieser Stelle möchte ich noch eine Klasse der Berufswahlschule Zürcher Oberland recht herzlich bei uns begrüssen. Schön, dass ihr euch für Politik interessiert.

Urs Wegmann (SVP, Neftenbach): Die Verkehrshierarchie wurde bereits mehrfach genannt. Dieses Prinzip sollte eigentlich jedem einleuchten, tut es aber offensichtlich nicht. Ich muss wohl nochmals ein Beispiel machen. Vergleichen Sie die Strasse mit dem Kanalisationssystem: Wenn die Hauptleitung die gleich hohe Fliessgeschwindigkeit und den gleichen Durchmesser hat wie die Leitung von ihrem Haus an die Strasse, dann können Sie sich vorstellen, was passiert, wenn Sie Ihr Häufchen gesetzt haben und auf die Spülung drücken. Anstatt zu verschwinden, plätschert Ihnen das braune Häufchen über die Füsse. Das ist eine Tatsache. Beim Verkehr ist es nicht anders. Hauptverkehrsachsen müssen eine höhere Kapazität haben als die Quartiere, sonst funktioniert das System nicht. Daran ändern Sprüche wie Tempo 30 sei das neue Tempo 50 nichts. Dass Tempo 20 dann auch gleich das neue Tempo 30 sein soll, zeigt, wie ideologisch verkommen und völlig realitätsfremd gewisse Personen hier im Rat sind.

Es wurde gefragt, ob wir lieber einen Kaffee an der Tempo-50-Strasse oder an der Tempo-30-Strasse trinken wollen. Diese Frage ist exemplarisch für das falsche Verständnis der Situation. Sie gehen davon aus, dass in einer Stadt jederzeit überall Anspruch auf ein Leben wie im Quartier sein muss.

Sie verkennen dabei eine ganz wichtige Tatsache: Die meisten Verkehrshauptachsen bestehen schon seit Jahrzehnten, wenn nicht sogar seit Jahrhunderten. Schauen Sie sich einmal alte Karten und Luftbilder an, vergleichen Sie diese mit der heutigen Situation. Diese Hauptverkehrsachsen sind mehrheitlich der Grund, warum bestimmte Orte attraktiver waren als andere. Eine gute Erschliessung ist der Grund, warum die Städte überhaupt derart wachsen konnten, wie sie gewachsen sind. Jetzt dem Verkehr die Schuld an allen Problemen zu geben, ist komplett falsch. Wenn Sie ehrlich sind, müssen Sie sagen: Die Städte haben es verpasst, richtig zu planen. Es hat etwas koloniale Züge, alles möglichst nahe an die Strasse und an die Hauptverkehrswege zu bauen und sich nachher über den Verkehr zu beschweren und ihn unterbinden zu wollen. Die Schuld liegt nicht in erster Linie beim Verkehr, sondern bei den Städten selbst. Das muss man sehen, wenn man ehrlich ist. Sie hätten Ihre Quartiere abseits der Hauptverkehrswege planen können (*Heiterkeit*). Warum haben Sie das nicht? Ja, Sie lachen jetzt auch noch, Sie hätten das tun können. Das haben Sie aber nicht gemacht und jetzt geben Sie die Schuld dem Verkehr. Ich erachte es da schon etwas als arrogant von den Städten, es gehe nur sie etwas an und sie müssten daher die Hoheit über die Strassen haben. Die Initiative wäre nicht nötig, wenn sich die arroganten Städte an die Grundsätze der Netzhierarchie gehalten und richtig geplant hätten. Die Probleme, die Sie selber verursacht haben, sollen Sie auch selber lösen, aber nicht auf dem Buckel jener, die die Hauptverkehrsachsen nutzen wollen, müssen und sollen – Punkt.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Selbstverständlich würden wir Grüne unsere Verkehrsachsen im Kanton nicht mit einer Kanalisation vergleichen, wie es vorhin vonseiten der SVP gemacht worden ist. Für uns haben Strassen einen guten Zweck. Der wichtigste Zweck von Strassen für uns Grüne – das, glaube ich, sagen zu können – ist der Transport von Gütern und die Nutzung der Strassen durch das Gewerbe. Kantonsrat Dieter Kläy hat sich an dieser Stelle fürs Gewerbe stark gemacht, andere machen sich hier drin für die Autofahrerinnen- und Autofahrer-Lobby stark, aber ich muss Ihnen sagen: Was Sie hier betreiben, ist gefährlich, es ist gefährlich für unsere Demokratie. Denn mit dieser Initiative streuen Sie der Bevölkerung einfach Sand in die Augen. Denn ich bin überzeugt, Sie wissen selbst, dass diese Initiative an den Verkehrsproblemen im Kanton Zürich gar nichts ändern wird, und das ist gefährlich. Denn die Bevölkerung wird unter Umständen zur Urne gehen im Glauben, sie könnte etwas ausrichten gegen das, was sie täglich stört. Doch diese Initiative wird am Ende nichts ausrichten, ausser dass sie in einen Demokratieverdruss führen wird und dass Sie das angebliche Problem von Staus und Nicht-Vorankommen auf der Strasse weiterbehandeln können.

Das ist nicht gut. So verlieren wir a) das Vertrauen der Bevölkerung und wir verlieren b) auch das Vertrauen des Gewerbes, denn diese Initiative wird nichts für das Gewerbe ausrichten, im Gegenteil, diese Initiative wird schaden. Sie schadet den Dörfern. Sie schadet den vielen Landsgemeinden, die Hauptverkehrsachsen haben, die – ja – durch ihre Zentren führen. Normalerweise sind aber die Ortszentren auch belebt in den Dörfern, auch in meiner Gemeinde Erlenbach, nur konnten wir dort Tempo 30 machen. Denken Sie daran, Tempo 30 im Ortskern von Erlenbach: Wenn da eine Blaulichtorganisation schneller als mit 45 durchfahren würde, sage ich Ihnen, wäre das eine Autorallye und sehr gefährlich. Normalerweise sind es eben die Gegebenheiten, die das Tempo für die Blaulichtorganisation vorgeben, und nicht die Temposchilder. Diese braucht es gar nicht mehr, da sie sowieso nicht schneller fahren können.

Die Initiative aber schadet der Lebensqualität in den Dörfern. Man will ja schliesslich Plätze, Orte haben, wo man sich aufhalten kann, wo man sich austauschen kann, wo man sich begegnen kann, und nicht nur eine Blechlawine, die schnell durch das Dorf hindurchfährt. Diese Initiative schadet auch der Lebensqualität punkto Lärm. Es gibt ganz viele Menschen in diesem Kanton, die lärmgeplagt wohnen. Und es ist tatsächlich so, dass SVP-Landvertreterinnen und -vertreter hier oft gar keine Ahnung haben, wovon sie reden. Sie verstehen gar nicht, was es bedeutet, an einer lärmigen Strasse zu leben. Das wollen sie mit dieser Initiative weiter befördern.

Schliesslich schaden Sie mit dieser Initiative der Sicherheit. Es gibt zahlreiche Schulen, die an Tempo-50-Kantonstrassen stehen, da kann ich Ihnen etliche nennen, gerade auch im Glatttal, im Gebiet, wo ich aufgewachsen bin. Und indem Sie dieses Temporegime zementieren, verhindern Sie gerade auch, dass Sicherheit vor den Schulhäusern geschaffen werden kann. Diese Initiative ist viel zu rigide. Es braucht Flexibilität, um den Bedürfnissen der Landbevölkerung und der Gemeinden auf dem Land nachzukommen, genauso wie es nötig ist, dass die Städte den Bedürfnissen ihrer Bevölkerung nachkommen können. Beides missachten Sie. Diese Initiative ist hochgradig schädlich, deshalb werden wir Grüne sie ablehnen.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich möchte als Erstes meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich bin Bewohner der Stadt Zürich und lebe an einer vielbefahrenen kantonalen Strasse, weiss also, wie es sich mit Strassenlärm lebt. Ich würde dir zustimmen, Thomas Forrer, ich würde unser Verkehrsnetz auch nicht mit einer Kanalisation vergleichen. Ich hätte jetzt eher die Analogie des menschlichen Körpers genommen. Ich glaube, unser Verkehrsnetz in der Schweiz ist äusserst gut austariert. Wir haben die grossen Autobahnen, die die Kantone und die grossen Städte miteinander verbinden, wir haben

innerhalb der Kantone die Hauptstrassen, die die grossen Gemeinden miteinander verbinden, und wir haben die Quartiere, wo die Quartierstrassen drin sind, und da wird Tempo 30 gefahren. Und niemand in diesem Saal hat ein Problem damit, dass in einem Quartier, einem Wohnquartier, Tempo 30 gefahren wird. Das ist in der Stadt Zürich mittlerweile überall so und das ist auch gut so. Aber in der Stadt Zürich gibt es natürlich die Quartiere, die miteinander verbunden sind, und es ist ein ziemliches «Buebetrickli» von Kollege Hoesch, wenn er einfach die ganze Stadt Zürich zum Quartier umformuliert. Das ist natürlich lächerlich, das ist überhaupt nicht so. Die Stadt hat auch verschiedene Quartiere und die werden eben auch mit Hochleistungsstrassen miteinander verbunden. Nur so kann tatsächlich ein wirklich flüssiger, sauberer Verkehr gewährleistet werden.

Und es wurde verschiedentlich gesagt und man tut so, als sei diese Unterscheidung zwischen Quartierstrasse und Hauptstrasse in der Stadt Zürich nicht mehr gültig. Und da möchte ich vielleicht zu Daniel Rentsch kommen: Ich fand deine Bemerkung zu deinem Excel-Sheet übrigens recht lustig und gratuliere zur Selbstironie, aber ich möchte da auch mit so einer Berechnung kommen. Ich meine, wenn ich heute bei Google Maps (*Online-Kartendienst*) eingebe, ich möchte von A nach B kommen, gibt es mir meistens einen ziemlich exotischen Weg irgendwo durch ein Quartier an. Das gefällt Ihnen nicht, als Anwohner fände ich das auch nicht lustig. Aber stellen Sie sich einmal vor, Sie machen auf allen Hauptstrassen auch noch Tempo 30, dann wird der Verkehr nur noch durch die Quartiere geleitet. Also da schneiden Sie sich dann ins eigene Fleisch. Und es ist eben genau vernünftig, wenn die grossen Strassen in der Stadt – und ich rede hier wirklich von der Seebahnstrasse, von der Hardbrücke und so weiter –, wenn diese weiterhin normal mit Tempo 50 befahren werden können, so wie es übrigens das Bundesrecht vorsieht, und wenn man dann ab der Abzweigung in ein Quartier Tempo 30 fährt. Also da gibt die Initiative, der Text oder der Titel der Initiative, auch nichts Falsches vor. Es ist wirklich so: Man schützt die Quartiere, wo wirklich Tempo 30 ist, wo wirklich auch nicht schneller gefahren werden kann, man schützt sie da vor Ausweichverkehr.

Und dann ist das Wort «Bevormundung» jetzt sehr oft gefallen, der Kanton würde hier versuchen, die Stadt beziehungsweise die Städte zu bevormunden. Ja, Entschuldigung, wenn Sie sich nicht ans Bundesrecht halten, dann ist das halt so. Felix Hoesch, wenn du sagst – das hast du schon ein paarmal gesagt, das klingt immer sehr gut –, 30 sei das neue 50 und 20 sei das neue 30, ja, dann müsst ihr das Bundesrecht ändern. Dort steht drin, dass grundsätzlich Tempo 50 der Standard ist. Und wenn ihr das nicht wollt, dann müsst ihr das ändern. Und ihr müsst es nicht einfach dort, wo ihr die politischen Mehrheiten habt, ändern, auch wenn es überhaupt keinen Sinn macht, wie

eben auf einer grossen, vielbefahrenen Hauptstrasse, so wie ihr das gerne machen wollt. Es geht euch am Ende des Tages nicht um Lärmschutz, es geht euch am Ende des Tages nicht um Sicherheit, es geht euch am Ende des Tages auch nicht um einen besseren Verkehrsfluss. Seid doch ehrlich, es geht euch nur darum, den Autofahrer und die Autofahrerin zu schikanieren (*Zwischenrufe*). Ja, der Aufruhr gibt mir recht (*Heiterkeit*). Es ist ein Puzzlestück in einer durch und durch autofeindlichen Politik, die diese Städte betreiben, und das habt ihr euch selbst zuzuschreiben, dass jetzt der Kanton eingreifen muss. Sarah Fuchs hat es gut gesagt, die Gewerbler wollen schon nicht mehr in die Stadt hineinfahren. Da ist Tempo 30 tatsächlich nur ein kleines Mosaiksteinchen. Die Gewerbler kommen nicht mehr in die Stadt rein, weil sie überall schikaniert werden, weil überall irgendwelche Fahrverbote oder Abbiegeverbote sind, die eigentlich gar nicht sein sollten, und weil sie vor allem keine Parkplätze mehr finden, die ihr abbaut, und zwar noch und nöcher.

Und noch ein dritter Punkt, der noch gar nie genannt worden ist in dieser Debatte: Was passiert denn eigentlich mit einer Strasse, die man von 50 auf 30 heruntersetzt? Überlegt euch das doch mal. Als ich vor 25 Jahren nach Zürich gekommen bin, habe ich an der Weststrasse gewohnt. Die Zürcher wissen, was das bedeutet, vor 25 Jahren war die Weststrasse die Durchfahrtsachse, Zehntausende von Lastwagen jeden Tag, schwarzer Staub auf dem Fenstersims. Heute ist es eine 30er-Zone, wunderbar gentrifiziert, die Wohnungen sind heute doppelt oder dreimal so teuer wie damals. Das wird passieren. Das würde auch an allen anderen Hauptstrassen passieren, die ihr hier beruhigen wollt. Und dann beklagt ihr euch wieder, dass sich der Geringverdiener in der Stadt keine Wohnung mehr leisten kann. Deshalb sagen Sie unbedingt Ja zu dieser Initiative. Besten Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Das ist ja ein gutes Stichwort, Ueli Bamert, deshalb brauchen wir mehr gemeinnützigen Wohnungsbau, aber darauf komme ich jetzt nicht mehr zu sprechen.

Haben Sie von der FDP und von der SVP Angst vor dem Volk? So scheint es nämlich, denn Sie wissen ganz genau, dass in der Stadt Zürich – und da kann ich gut dazu sprechen – die Verkehrspolitik regelmässig eine solide Mehrheit erhält. Die letzten zwei Jahre wurden alle verkehrspolitischen Anliegen mit mehr als 60 Prozent Ja-Anteil angenommen. Und der vermutlich relevanteste, wo auch die bürgerliche Front den grössten Lärm gemacht hat, das war der kommunale Richtplan Verkehr. Dort hörte man wochenlang, monatelang, insbesondere von der FDP, «Achtung, Achtung, dann kommt Tempo 30 in der Stadt!», und die Stadtbevölkerung sagte, «Okay, sind wir dafür», über 60 Prozent Ja-Anteil. Das war im November 2021.

Ein Jahr später wurde diese Initiative lanciert. Böse Zungen würden jetzt behaupten, man habe versucht, in der Stadt die Mehrheit zu bekommen, sei grossartig gescheitert und mache danach Gängelei über den Kanton und lanciere diese Initiative. Fernab habe ich zwischendurch eine Schlagzeile gelesen, habe gesehen, dass die SVP in der Stadt Zürich eine Initiative zur Verhinderung von flächendeckendem Tempo 30 lanciert hat. Gut, fechten wir das Gefecht dort aus, wo die Bevölkerung betroffen ist. Sie haben die Initiative gesammelt, Sie haben sie eingereicht. Sie lief schon durch die parlamentarische Debatte, und aus dem Nichts, plötzlich, wurde diese Initiative zurückgezogen. In den Zeitungen bedauerte dies sogar Mauro Tuena (*Altkantonsrat und Nationalrat*), er hätte Freude gehabt an dieser Abstimmung. Aber es hiess, die Initiativkomitees dieser beiden kantonalen Volksinitiativen, über die wir heute abstimmen, der Mobilitäts- und der ÖV-Initiative, hätten Druck gemacht, dass diese Volksinitiative in der Stadt Zürich zurückgezogen wird. Mir leuchtet das ein. Sie hatten Angst, dass Sie in der Stadt Zürich verlieren, deutlich verlieren, und danach ein weiterer Beweis vorliegt, dass die Stadtbevölkerung ihre Gängelei nicht möchte. Das ist unehrlich, Sie haben Angst vor dem Volk.

Hauptsächlich, und das schien mir bislang etwas unterzugehen, geht es mir bei der Verkehrspolitik und bei der Thematik von Tempo 30 jedoch um Sicherheit. Im Dezember 2022 ereignete sich in der Stadt Zürich ein tragischer Unfall am Escher-Wyss-Platz. Ein fünfjähriger Schulbube wurde auf dem Schulweg überfahren, er ist seinen Verletzungen erlegen. Nach grossem Aufschrei und riesigem Druck aus dem Quartier – aus dem Quartier – hat der Stadtrat der Stadt Zürich auf dieser Strecke Tempo 30 verordnet. Nie mehr sollen Eltern in dieser Stadt Angst haben, ihre Kinder allein in die Schule gehen zu lassen. Diese Initiative würde diese Massnahme, Tempo 30 auf dieser Strecke, verunmöglichen. Ob Sie das in Kauf nehmen wollen, dass es erneut solche tragischen Unfälle gibt, das lasse ich hier offen, das müssen Sie mit sich selbst ausmachen. Ich bin mir aber sicher, Eltern und Grosseltern in diesem Kanton werden diese Überlegung für sich selbst anstellen. Sie wissen, diese Initiative gefährdet die Sicherheit unserer Kinder, und sie werden sie, wie wir heute Morgen, ablehnen. Herzlichen Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Wieder etwas zurück zur Sachlichkeit: Weshalb heisst eine Hauptverkehrsachse überhaupt «Hauptverkehrsachse»? Eben, weil sich auf ihr der grösste Teil des täglich benötigten Verkehrs abwickeln sollte. Es steht so im Strassenverkehrsrecht. Bezüglich Sicherheit oder wenn aktuelle Unfallzahlen ein anderes Bild zeigen als das eben gehörte ideologische Geschwätz: Das Tram ist für Fussgänger in der Stadt Zürich die

grösste Gefahr, haben sich doch in den letzten drei Jahren die meisten tödlichen Verkehrsunfälle zwischen Tram und Fussgänger oder Tram und Fahrrädern ereignet. Das steht nicht in unserem Parteiprogramm, das steht in der sogenannten VUSTA, in der Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich. Die zweitmeisten tödlichen Verkehrsunfälle sind Selbstunfälle von Velofahrenden, zunehmend E-Bike-Lenkerinnen und E-Bike-Lenkern, Selbstunfälle. Und was wir vorhin gehört haben, so tragisch dieser Unfall auch war, er hatte nichts mit der Geschwindigkeit zu tun. Das unverhoffte Betreten eines Fussgängerstreifens oder die Nicht-Einsichtnahme, wenn Sie die Fahrbahn nicht einsehen können, das ist immer so ein ganz heikles Thema, das haben wir in Winterthur kürzlich auch gehabt. Ein Kleinkind ist vor einen herannahenden Stadtbus getreten. Natürlich war es unaufmerksam, das kleine Kind. Der Bus hatte 17 Stundenkilometer und das Kind wurde schwerstverletzt, weil einfach die Masse zu gross war.

Und dann noch zu einer Unwahrheit, die heute Morgen hier in diesem Saal mehrmals falsch – fast vorsätzlich falsch – verkündet worden ist. Stand heute Morgen – um 8.56 Uhr habe ich ein Telefonat ans betreffende Bundesamt gemacht – macht sich noch immer jede Lenkerin und jeder Lenker eines Einsatzfahrzeuges der groben Verletzung von Verkehrsregeln schuldig, wenn sie oder er trotz eingeschalteten Warnsignalen, Blaulicht und Signalhorn die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit in einer 30er-Zone um 16 Stundenkilometer netto überschreitet – Punkt, fertig, aus, Amen. Was man macht, was man den Gesetzgebern beziehungsweise den Gerichten jetzt auf den Weg gegeben hat, ist: Sie können unter Umständen mildere Urteile aussprechen, wenn es der Sache dienlich ist. Aber jede Polizistin und jeder Polizist, jede Lenkerin und jeder Lenker eines Krankenwagens, jede Lenkerin und jeder Lenker eines Feuerwehrautos, die oder der in einer 30er-Zone über 16 Stundenkilometer zu schnell fährt, hat ein ordentliches Verfahren am Hals, Punkt, aus, Amen, Stand heute Morgen, um 8.56 Uhr abgeklärt.

Dann kommen wir doch mal noch zu den Mehrkosten des ÖV. Eine um 89 Sekunden längere Fahrt kostet gemäss einer Studie der öffentlichen Verkehrsrätinnen und -räte gut 880'000 Franken pro Jahr, und das pro Linie – und jetzt kommt die Ausnahme –, sofern man dann den Takt, den dieser ÖV fährt, auch beibehalten will. Flächendeckenes Tempo 30 beeinflusst somit direkt den öffentlichen Verkehr und verursacht direkt unerhörte Mehrkosten, die selbstverständlich wieder wer trägt? Ganz sicher nicht die beiden Städte Winterthur und Zürich. Die werden dann wieder sagen, «wir haben Zentrumslasten».

Und zum Schluss noch das: In Winterthur ist es eben schon so, dass es nicht nur bei den 30er-Zonen bleibt, sondern man will auch mehrere Abschnitte auf Hauptverkehrsachsen mit baulichen Massnahmen so gestalten, dass

kaum noch ein Hindernis umfahren, geschweige denn nebeneinander gefahren werden kann. Natürlich, alle diese Vorhaben sind zurzeit eingedeckt mit Einsprachen. Zum guten Glück wurde noch keines realisiert, denn wir reden von Hauptverkehrsachsen. Und es sind sogar Personalverbände des öffentlichen Verkehrs – und da staune ich eigentlich ob dem Referenten der EVP, dass er sich so in das Zeug hineinredet –, es sind auch Verbände des öffentlichen Verkehrs, die sagen: Da kommt auch etwas auf uns zu, das so nicht schön ist. Also machen wir Tempo für diese Initiative!

Yiea Wey Te (FDP, Unterengstringen): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Gemeinderat in Unterengstringen.

Im April 2022 wurde die Engstringerstrasse, die einzige Verbindungsstrasse zwischen Unterengstringen und Schlieren, testweise von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert, angeblich, um die Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Sicherheit und Lärmschutz zu untersuchen. Doch was von Befürwortern als Erfolg dargestellt wird, ist in Wahrheit Augenwischerei. Ursprünglich war die Testphase auf sechs Monate begrenzt, ein Test, den der Gemeinderat Unterengstringen zähneknirschend akzeptierte. Doch anstatt der vereinbarten sechs Monate dauerte diese Phase über ein Jahr, und das nur, weil in der vereinbarten Zeit keine aussagekräftigen Messungen vorgenommen wurden. Die Untätigkeit der Verantwortlichen und insbesondere die unverhältnismässige Verlängerung – über doppelt so lange – haben nicht nur die Gemeinde, sondern auch die Unterengstringer Bevölkerung zu Recht verärgert, ich nenne die Gründe:

Erstens, mehr Verkehr auf Quartierstrassen und Schulwegen: Es ist eine grundlegende Erkenntnis der Verkehrspolitik: Der Verkehr sucht seinen Weg genau wie Wasser, und genau das ist passiert. Statt sich mit den realen Auswirkungen auseinanderzusetzen, wurde der Verkehr von der Kantonstrasse in die Quartiere umgeleitet, direkt auf Strassen, die zugleich als Schulwege dienen. Pendler, Gewerbetreibende und Arbeiter haben längst diese alternative Route durchs Wohnquartier gefunden, was die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Genau vor dieser negativen Auswirkung hat der Gemeinderat Unterengstringen mehrfach gewarnt. Neben sinnvollem Tempo 30 braucht es eben genügend Strassen, die leistungsfähig sind und fliessen. Einfach überall Tempo 30 zu installieren, ist kontraproduktiv.

Kurz zum tragischen Unfall, bei dem ein Schulkind tödlich verunglückt ist. Das ist erschütternd und für uns alle sehr schwer, sehr schwer. Als Vater von drei Töchtern kann ich mir kaum vorstellen, welchen Schmerz die betroffene Familie durchleben muss. In Unterengstringen führt der Schulweg über eine stark befahrene Kantonstrasse. Doch anstatt ausschliesslich auf Tempo 30 zu

reduzieren, haben wir einen anderen nachhaltigen Weg gefunden. Wir haben eine Unterführung erstellt, die den sicheren Schulweg möglich macht.

Zweitens, Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr, besonders ärgerlich: Die Massnahme behindert auch den öffentlichen Verkehr. Der Anschluss von Unterengstringen an den Bahnhof Schlieren ist für uns essenziell. Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) leistet dabei eine hervorragende Arbeit. Doch der künstlich verlangsamte Verkehrsfluss bedeutete für die Pendler aus Unterengstringen eine Verlängerung der Fahrzeit um bis zu 15 Minuten, allein wegen 500 Metern Tempo 30. Das widerspricht jeder modernen Mobilitätsstrategie.

Fazit: Mobilität fördern, nicht blockieren. Die Ergebnisse aus Unterengstringen sind eindeutig, eine ideologisch getriebene Verkehrsberuhigung ohne fundierte Analyse führt zu unerwünschten Nebenwirkungen. Ich fordere eine Mobilitätspolitik, die alle Verkehrsteilnehmer, Autofahrer, ÖV-Nutzer, Anwohner und Schüler, gleichermassen berücksichtigt. Mit dieser Initiative machen wir das. Besten Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Ich erinnere Sie an die Legislaturziele der Zürcher Regierung, insbesondere der Volkswirtschaftsdirektion: Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in Ortszentren verbessern mit Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität. Die Initiative verlangt, dass nur auf Staatsstrassen die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt wird, in Ausnahmefällen und über kurze Strecken.

Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung in diesem Geschäft bekannt: Ich bin Gemeinderat in Ottenbach. Für uns hätte dieser Paragraf grosse Auswirkungen, weil es eben hier nicht nur um die Städte Zürich und Winterthur geht. Das ist aus meiner Sicht eine völlig falsch geführte Diskussion. Wenn man das so hätte machen wollen, hätte man den Text nie so schreiben dürfen, weil dieser Text alle Gemeinden im Kanton betrifft. Und darum ist es auch völlig richtig, dass der Gemeindepräsidentenverband damit nicht einverstanden ist, weil die Gemeindeautonomie beschränkt wird und insbesondere die Interessen der Bevölkerung, der Dorfbevölkerung, ungebührlich eingeschränkt wird. Wir haben in Ottenbach einen Autobahnzubringer bekommen, von Ihnen vor x Jahren gutgeheissen und realisiert, um den Durchgangsverkehr aus dem Kanton Aargau, Muri, in Richtung Autobahn umzulenken, und dadurch hat sich der Verkehr durch das Dorf massgeblich verändert. Das Problem ist, dass es nach wie vor eine Tangente von einem Dorf ins andere Dorf gibt, die auch eine Staatsstrasse ist und bleibt und mitten durch unser Dorf führt. Damit wir nun unser Dorf aufwerten können, den Lärm reduzieren können, die Aufenthaltsqualität verbessern können und vor allem auch

die Sicherheit verbessern können, sind wir darauf angewiesen, dass dort im Dorfzentrum das Tempo reduziert wird. Mittlerweile ist dies auf 700 Metern geschehen. Auf 700 Meter Staatsstrasse wurde das Tempo von 50 auf 30 reduziert, was die Situation in unserem Dorf massgeblich beruhigt und verbessert hat.

Noch ein Wort zum ÖV: Zusammen mit der umklassierten Strasse – es gibt eine Strasse in Ottenbach, die von der Staatsstrasse in eine Gemeindestrasse umklassiert wurde – hat das Postauto nun auf 1,4 Kilometern Tempo 30 zu fahren. Ich nehme fast jeden Morgen dieses Postauto. Ich bin vorher nie verspätet nach Affoltern zur S-Bahn gekommen und komme es auch heute nicht. Das Argument, dass der ÖV ausgebremst werde durch diese Massnahme, ist – in unserem Fall zumindest – schlichtweg falsch. Halten Sie sich bitte an die Realität, lassen Sie sich von Ihren Gemeinderäten, Gemeinden erzählen, welchen grossen Vorteil Tempo 30 insbesondere in den Dörfern bringt. Und diese Passage «nur über kurze Strecken» – das habe ich schon gesagt – würde die Gemeindeautonomie, die Interessen der Bevölkerung, der Dorfbevölkerung, massiv beschränken. Ich empfehle Ihnen darum, diese Initiative abzulehnen.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Vorab erlaube ich mir, meine Interessenbindung bekanntzugeben: Ich bin Verwaltungsrätin bei den Verkehrsbetrieben Glattal. Engagierte Busfahrerinnen und Busfahrer sorgen täglich für einen pünktlichen, zuverlässigen und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr. Die vorliegende Initiative – und das im Gegensatz zu meinem Vorredner – stärkt die zentralen Themen «Zuverlässigkeit», «Effizienz» und «Klarheit der Zuständigkeiten». Ein zentraler Punkt ist dabei der Umgang mit flächendeckend Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen. Solche Anordnungen haben direkte Auswirkungen auf die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs, das heisst, es wären betriebliche Massnahmen nötig. Dies spiegelt auch die Meinung des Verbandes öffentlicher Verkehr. Eine Geschwindigkeitsveränderung kann dazu führen, dass der Takt gestreckt und zusätzliche Busse eingeplant werden müssen. Notabene müssen diese Busse zuerst beschafft werden. Wer möchte schon als Fahrgast mehr bezahlen? Doch gerade dies könnte passieren, entweder über die Ticketpreise oder über die Beiträge der öffentlichen Hand, also letztlich Steuergelder.

Wenn Busse zu spät ankommen, weil Tempo 30 flächendeckend und pauschal angeordnet wird, verlieren wir nicht nur Fahrgäste, sondern auch Vertrauen. Die Initiative setzt darum am richtigen Punkt an. Sie fordert, dass die Höchstgeschwindigkeit auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung nur in Ausnahmefällen und über kurze Strecken reduziert wird und dass der Kanton die alleinige Zuständigkeit dafür behält. Damit schaffen

wir nicht nur kantonsweit einheitliche Rahmenbedingungen, sondern stärken auch die Transparenz im Vollzug und den öffentlichen Verkehr, der auf verlässliche Rahmenbedingungen angewiesen ist. Tempo 30 kann sinnvoll sein, insbesondere in Quartieren oder vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen oder Altersheimen. Doch auf Hauptstrassen braucht es differenzierte, einzel-fallbasierte Beurteilungen mit Einbezug aller Verkehrsträger.

Die zitierte Haltung der IGÖV ist bekannt. Uns ist jedoch keine Haltung der öffentlichen Unternehmungen gegen die Initiative bekannt, wie dies in der Debatte behauptet wurde. Oder anders gesagt: Was gut klingt, kann in der Praxis zu Mehrkosten, Verzögerungen und sinkender Qualität führen und damit genau das gefährden, was die Pendlerinnen und Pendler und andere Fahrgäste heute schätzen, nämlich Verlässlichkeit.

Die FDP-Fraktion wird dieser Initiative zustimmen – für mehr Klarheit, mehr Verlässlichkeit und eine zukunftstaugliche Mobilitätsplanung im Kanton Zürich.

Florian Heer (Grüne, Winterthur): Ich habe doch einiges gehört heute Morgen, das für mich interessant war, muss ich ehrlich sagen. Wir haben vieles gehört und leider sprechen wir nicht über die Ursache. Wir haben gehört, dass der langsame Verkehr und dass das alles stört und dass das nervt, dafür haben wir alle Verständnis. Aber niemand spricht über die Ursache, die Ursache sind die vielen Autos. Staus und Verlangsamung auch im Zusammenhang mit den Notfallorganisationen: Die Hauptursache, dass diese ihre Zeiten nicht einhalten können, sind viele Autos auf der Strasse. Stellen Sie sich an die Zürcherstrasse in Winterthur, alle fünf Minuten geht ein Krankenwagen oder irgendein solches Auto durch. Und das, was es aufhält, ist immer der Verkehr, der da steht, der nicht zur Seite geht, mal abgesehen davon, dass es einfach sehr viele Autos sind. Sie versprechen hier Lösungen, die die Initiative eben nie einhalten kann, sie ist schädlich. Niemand spricht leider über diese Ursache. Wir sprechen darüber, dass Lieferungen von Zalando nicht rechtzeitig ankommen, das ist echt lächerlich. Die Hauptursache ist, dass es zu viele Autos hat.

Und wenn Sie sagen, in den Quartieren seien 30er-Zonen gut, dann wollen wir das. Ja, das Problem ist ja, dass viele Quartiere zerschnitten sind von grossen Strassen. Also mein Quartier – ich wohne in Winterthur-Töss, als Interessenbekundung, es ist ja heute Morgen üblich, zu sagen, woher man kommt –, mein Quartier wird durch mehrere grosse Strassen zerschnitten. Der Schulweg ist zerschnitten, der Weg ins Einkaufszentrum ist zerschnitten und so weiter. Das sind grosse Strassen, da ist Tempo 50 drauf, das ist schädlich für das Quartier. Das Quartier kann man eben nicht, wie die SVP vorgeschlagen hat, auf die grüne Wiese planen und sagen, es solle weit von der

grossen Strasse weg sein. Das ist einfach Unsinn. Niemand plant in der Stadt ein Quartier neu auf die grüne Wiese und dann besteht dort noch nichts, das in die Planung einbezogen werden muss, und das Gebäude soll dann möglichst nicht an die Strasse herangebaut werden. Das ist einfach ein völlig absurdes Argument. Ja, die Quartiere sollten in dieser Sprechweise halt eben auf der grünen Wiese irgendwo ins Grüne geplant werden, das ist echt Unsinn.

Dann wurde auch gesagt, dass die Tempo-30-Zone eine Schikane sei, dass es eine Schikane sei für die Autofahrenden. Aber wieso wollen Sie sie dann? Warum wollen Sie sie dann an einem Ort? Die Quartiere sind eben nicht begrenzt auf einen kleinen Kubus mit Häusern, sondern die Menschen bewegen sich da und diese Quartiere sind eben zerschnitten. Ihre Initiative streut, wie gesagt, den Menschen Sand in die Augen und suggeriert eine Lösung, für die sie keine Lösung bringen, Stau zu reduzieren oder eben Verkehrsfluss zu reduzieren, Autos zu reduzieren. Schade ist auch, dass die Volkswirtschaftsdirektorin sich mit dieser Initiative eigentlich an den Gängeln rechter Verkehrsideologen anschliesst und diese unterstützt. Das bedauern wir sehr.

Noch ein Wort zu René Isler: Das finde ich wirklich sehr schade, dass politische Äusserungen hier als Geschwätz klassifiziert werden. Schade.

Stefan Feldmann (SP, Uster): Zuerst meine Interessenbindung: Ich bin Stadtrat in Uster, Bauvorstand, und ich bin Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland.

Es wurde vorhin angesprochen, die Schwierigkeiten, die Tempo 30 für die Verkehrsbetriebe verursache. Und ja, es ist eine Herausforderung, das Gegenteil zu behaupten wäre nicht ehrlich. Aber es ist eine Herausforderung, mit der die verschiedenen Verkehrsbetriebe sehr gut umgehen können, inzwischen auch Erfahrung haben, wie sie damit umgehen können. Und zu den Verlustzeiten, die Sie hier anführen, muss ich schon sagen, dass Sie hier zu einem grossen Teil dramatisieren. Die Verlustzeiten zum Beispiel in der Stadt Uster, wo unsere Buslinien, unsere städtischen Buslinien, teilweise auch durch kommunale Tempo-30-Strassen verkehren, belaufen sich auf einen tiefen zweistelligen Sekundenbereich, das ist machbar. Hier möchte ich Sie doch auffordern: Dramatisieren Sie nicht unnötig, denn so schlimm, wie Sie die Situation darstellen, ist sie nicht, die Verkehrsbetriebe schaffen das. Und der zweite Punkt, den ich schnell ansprechen möchte: Wir haben jetzt von verschiedenen Gemeindevertretern und -vertreterinnen gehört, wie sich die Situation in ihren Gemeinden darstellt, zum Beispiel der Kollege Gemeinderat aus Unterengstringen (*Yiea Wey Te*) hat die Situation in seiner

Gemeinde geschildert, der Kollege Gemeinderat aus Ottenbach (*Roland Alder*) hat die Situation in seiner Gemeinde geschildert. Die Schlussfolgerungen waren sehr unterschiedlich, waren weit auseinander, und das zeigt doch, dass die lokalen Gegebenheiten halt eben sehr unterschiedlich sind und vor Ort beurteilt werden müssen. Deshalb, geschätzte bürgerliche Kolleginnen und Kollegen: Sie halten bei jeder Gelegenheit die Gemeindeautonomie sehr hoch, Sie stellen die Gemeindeautonomie in aller Regel als das elfte Gebot dar, das so schon in der Bibel stand. Dann bitte ich Sie, gerade in dieser Situation, wo die Diskussion zeigt, dass die lokalen Unterschiede derart gross sind, halten Sie sie bitte auch in diesem Fall hoch. Lassen Sie die Entscheidungskompetenz dort, wo man die Sache am besten beurteilen kann, und das ist nun einmal auf der kommunalen Ebene. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Alle wollen Mobilität, aber niemand will Verkehr. Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des TCS der Stadt Zürich, spreche hier aber als FDP-Kantonsrat. Und ich habe auch mein ganzes Leben lang in der Stadt Zürich gelebt, an der Bergstrasse, an der Kreuzstrasse, an der Forchstrasse, an diversen stark befahrenen Strassen, aber auch in Tempo-30-Zonen. Die Diskussion ist bisher entlang der gewohnten und bekannten Linien in dieser Debatte verlaufen, aber machen wir doch einen Schritt zurück. Wir sind ein Kantonsparlament. Seit vielen, vielen Jahren sind die Verkehrsregeln in der Schweiz harmonisiert, und zwar in der Verkehrsregelverordnung. Und dort steht in Artikel 4a: «Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen a) 50 Kilometer pro Stunde in Ortschaften.» Und dann weiter: «Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet der Ortschaft. Sie beginnt beim Signal Höchstgeschwindigkeit 50 generell und endet beim Signal Ende der Signalisation.» Ich weiss nicht, was man daran nicht verstehen kann. Natürlich kann man jetzt sagen «ja, aber es gibt Ausnahmeregelungen über die Lärmschutzverordnung, die aber gewisse Auflagen macht und Varianten zulässt, zum Beispiel lärmarme Beläge», aber diese Ausnahmeregelungen haben nicht zum Ziel, diese Grundregel – und sie wird als Grundregel bezeichnet in der Verordnung – einfach vollständig zu kippen. Aber schauen Sie mal nach draussen, sie wird vollständig gekippt. Wir machen etwas, was der Gesetzgeber auf Bundesebene nicht so wollte. Und deshalb läuft in Bern vieles, das wissen Sie, und deshalb handelt es sich hier bis zu einem gewissen Grad – ich gebrauche diesen Begriff ungern –, aber es ist eigentlich eine Durchsetzungsinitiative. Wir wollen nationales Recht durchsetzen im Kanton Zürich und genau deshalb braucht es diese Initiative.

Wieso macht denn der Bund diese Vorschriften? Weil einheitliche Verkehrsregeln wichtig sind für die Verkehrssicherheit und weil Verkehrsnetze immer hierarchisch aufgebaut sind. Niemand entlang der SBB-Strecke Zürich–Bern freut sich über den Zugverkehr und hat selber keinen Bahnhof in der Nähe. Trotzdem haben diese Gemeinden keine Mitsprache. Niemand gibt dem Kanton Uri die Kompetenz, auf der Gotthard-Autobahn Tempo 30 zu verfügen. Sie müssen es akzeptieren, dass halt dort jetzt eine Nationalstrasse durchführt. Und genau deshalb ist es auch so, dass diese Strassen mit überkommener Bedeutung in der Stadt Zürich, auch wenn sie der Stadt gehören, im Bau und im Unterhalt vom Kanton finanziert werden. Und das sollte man vielleicht schon auch sagen.

Nun, es gibt gute und wahre Gründe für oder gegen diese Initiative. Die guten Gründe sind immer dieselben, es sind Lärm und Sicherheit. Stadt und Kantone haben vor vier oder fünf Jahren eine Lärmwirkungserhebung gemacht. Und die 3 Dezibel weniger Lärm, von denen man immer redet, die wurden in null – in null – Messwerten erreicht. Hingegen waren die tatsächlich gemessenen Lärmreduktionen minus 0,4 bis minus 2,6 Dezibel; das finden Sie alles online. Aber sie wird natürlich schöneredet, die Lärmreduktion. Man spricht gerne von einer Halbierung der Verkehrsmenge und dann mehr oder weniger direkt von einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. In der Anfrage 54/2020 musste der grüne Regierungsrat (*Regierungsrat Martin Neukom*) zugeben, dass bei minus 2 Dezibel, also ungefähr bei den gemessenen Werten in Stadt und Kanton, 87 Prozent der Wagen in einer wahrnehmbaren Lautstärke verbleiben, 87 Prozent. Also Sie verlieren 13 Prozent. Das ist etwas, man hört es vielleicht, aber es ist nicht die Welt, die Sie darstellen. Ausserdem, das wissen Sie auch, spricht man eigentlich, vor allem wenn es um das Aufwachen geht, immer vom Spitzenlärm. Und ich kann Ihnen sagen, abgesehen von ärgerlichen Töffs ist das in der Regel der ÖV, der diesen Spitzenlärm generiert.

Zur Sicherheit hat mir René Isler eines meiner Argumente weggenommen. In der Stadt Zürich sind im Jahr 2023 zwei von drei getöteten Fussgängerinnen und Fussgängern vom Tram getötet worden und im letzten Jahr sechs von zehn. Also wenn Sie wirklich etwas machen wollen – und natürlich, ich weiss auch, das wäre dramatisch, wenn mein Kind im Verkehr sterben würde –, aber wenn Sie wirklich etwas machen wollen, ja, wollen Sie Trams verbieten? Das wäre auch sicher, das würde sogar noch mehr bringen. Aber Sie wissen genau, dass wir das nicht wollen.

Und damit sind wir bei den wahren Gründen. Es geht Ihnen nicht um Lärm, es geht Ihnen nicht um Sicherheit, es geht Ihnen nur um eine grundsätzliche Ablehnung von Individualverkehr, wahrscheinlich von Individualität gene-

rell. Das zeigt sich einerseits an Ihrem Wording, «Windschutzscheibenfraktion» ist nicht unbedingt sehr nett, Homo automobilis et cetera, all diese deskriptierlichen Begriffe zeigen ungefähr, wie Sie denken. Ich kann Ihnen schön nachweisen, wie ideologisch die Diskussion in der Stadt Zürich ist. ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Auch ich möchte noch ein paar wenige Repliken machen. Zu Dieter Kläy: Es freut mich, dass ihr das Gewerbe fragt, was es denkt, aber ich bin nicht immer sicher, ob das Gewerbe wirklich ganz genau weiss, was Sache ist. Es gibt eine andere Umfrage, nicht in Winterthur, ich weiss, die hat gefragt: Wie weit her kommen eure Kundinnen und Kunden? Und diese Distanz wurde mit dem Faktor 2 überschätzt. Viele Leute müssen nicht immer mit dem Auto zu den Gewerbetrieben fahren. Dann hast du erwähnt, es gehe um bauliche Massnahmen. Nein, bei dieser Initiative hier geht es nur um Verkehrsanordnungen, nicht um bauliche Massnahmen. Die baulichen Massnahmen, die die Städte Zürich und Winterthur individueller gestalten können, mit Genehmigung des Kantons, sind von dieser Initiative nicht betroffen.

Und zur Anfrage aus dem Jahr 2021 zu den Blaulichtfahrzeugen: In Bern und Lausanne (*Sitz des Bundesgerichts*) tut sich einiges, hat sich bereits etwas getan, diese Anfrage ist Altpapier.

Zu Ueli Bamert: Die Stadt hat auch Quartiere, das ist so, aber die Zürcher Quartiere sind alle zusammengewachsen und haben keine Unterschiede mehr. Und es wohnen überall Menschen, insbesondere an der Seebahnstrasse wohnen Menschen, die auch vom Lärm betroffen sind. Bei der Hardbrücke gebe ich dir recht, da bin ich auch nicht sicher, ob man da Tempo 30 machen muss. Aber die Hardbrücke war bis 2016, also erst gerade bis vor neun Jahren, noch mit Tempo 60 ausgeschildert, also da ist Tempo 50 doch bereits ein Gewinn.

Und noch zum Schluss, in England sagt man so schön «Twenty is plenty», das gefällt mir sehr. Und 20 Meilen pro Stunde sind ziemlich genau 30 Stundenkilometer und darum passt der Spruch auch bei uns exakt. Herzlichen Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Es wurde nun einige Male suggeriert, dass die Städte Winterthur und Zürich bundesrechtswidrig Tempo 30 anordnen würden, entgegen dem Bundesrecht Tempo 30 anordnen würden. Was Marc Bourgeois vorhin korrekt gesagt hat: Es wird ganz klar vom Bundesrecht geregelt, wann Tempo 30 innerorts möglich ist und wann nicht. Es gibt einen spezifischen Ausnahmenkatalog. Hätten die Stadt Zürich oder Winterthur bundesrechtswidrig Tempo 30 gemacht, dann wäre

das, da habe ich volles Vertrauen, vom ACS (*Automobilclub der Schweiz*) und vom TCS verhindert worden. Nur alle diese Beispiele, die Sie nennen und die Sie stören, wurden von ACS und TCS nicht verhindert, entsprechend waren sie wohl ziemlich sicher bundesrechtskonform.

Wie schon erwähnt, gibt es im Bundesrecht einen Ausnahmenkatalog. Das führt dazu, dass heute jede Tempo-30-Massnahme eine Einzelfallprüfung ist. Selbst wenn sich eine Gemeinde vornimmt, sie wolle flächendeckend Tempo 30 machen, muss bei jeder einzelnen Tempo-30-Zone eine Einzelfallprüfung stattfinden, um festzustellen, ob eines der Kriterien im anschliessend definierten Ausnahmenkatalog erfüllt ist, sodass das Tempo reduziert werden darf. Das ist heute so der Fall, und tun Sie nicht so, als wenn es anders wäre. Es gibt nämlich primär zwei Gründe, warum man das Tempo reduziert. Das erste ist der Lärm, das zweite ist die Sicherheit. Lärm ist einigermassen gut quantifizierbar. Ich denke, es ist sehr wahrscheinlich, dass die lärmbedingten Tempo-30-Massnahmen nach wie vorkommen werden, die werden Sie auch mit Ihrer Initiative nicht los. Sie werden eine Bürokratie aufbauen, Sie werden mehr Staatsstellen schaffen, Sie können sich dann im nächsten Budget darüber aufregen, aber es wird einfach komplizierter, die Stellen werden kommen.

Die sicherheitsrelevanten Tempo-30-Massnahmen, die sind viel schwieriger, die sind nicht so einfach quantifizierbar. Das sind nämlich diese Tempo-30-Massnahmen, die unsere Kinder schützen, die unsere schwächsten Teilnehmer im Verkehr schützen. Die sind eben nicht so einfach quantifizierbar. Die werden Sie mit Ihrer Mobilitätsinitiative verhindern. Und es gibt einen guten Grund, weshalb die BfU sich stark für Tempo 30 einsetzt. Die Wahrscheinlichkeit, in einer Tempo-30-Zone bei einer Kollision zu sterben, ist sechsmal kleiner als in einer Tempo-50-Zone. Denken Sie daran, Sie verhindern die sicherheitsbedingten Temporeduktionen mit Ihrer Initiative. Sie können die Schultern zucken, ich würde es nicht. Es geht um die Sicherheit unserer allerschwächsten Verkehrsteilnehmer. Lehnen Sie die Initiative ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) spricht zum zweiten Mal: Drei Bemerkungen zum Gesagten: Kollege Isler hat in seiner gewohnt pointierten Art erwähnt, das Tram sei die grösste Gefahr. Das stimmt, wenn man die Zeitungsberichte sieht, die Statistik allein für sich betrachtet, da gebe ich dir recht. Wir dürfen nicht vergessen, den öffentlichen Verkehr, auch die Tramleistungen, in einer Gesamtbetrachtung anzuschauen. Es ist immer noch das effektivste Massentransportmittel im städtischen Raum und das erhöht natürlich das Risiko von Unfällen. Und wir haben ein Verkehrsmittel, das im gemischten Verkehrsraum unterwegs ist, wo auch Fussgängerinnen, Fussgänger, autistische Smartphone-Benutzer und so weiter unterwegs sind, sehr

anspruchsvoll. Aber jeder Tote ist zu viel, das ist ganz klar, das haben der ZVV und vor allem die VBZ erkannt und sind unter Hochdruck daran, Sicherheitsverbesserungen anzustreben.

Das Zweite: Nicola Siegrist hat gefragt, ob die Initianten Angst vor dem Volk haben. Das blieb unbeantwortet, aber ich weiss, dass die ÖV-Betriebe keine Angst vor dem Volk haben. Sie wissen und haben erkannt, dass das Volk mehr Lebensqualität im städtischen Raum will, das heisst mehr Ruhe, mehr Sicherheit, mehr Aufenthaltsqualität. Und sie haben entschieden – von vielen Betrieben höre ich das –, dass sie sich darauf einstellen. Sie arrangieren sich mit der Tatsache, Tempo 30 ist ein grosser Wunsch. Das ist mühsam, das bedingt grossen Aufwand, man muss sich neu arrangieren, aber sie haben sich darauf eingelassen. Die Bedingung ist, dass die ÖV-Betriebe viel früher in die Projektierungen, in die Pläne einbezogen sind, mit Berücksichtigung des Gesamtverkehrskonzeptes. Und ich habe vielleicht etwas pointiert gesagt «über Nacht wird bestimmt und der ÖV muss es ausbaden». Das stimmt vielleicht nicht ganz so präzise, aber Verfügungen oder Ankündigungen sind manchmal so spät gewesen, dass der ÖV gar nicht mehr richtig reagieren konnte. Das müssen wir ändern, das ist auch das, was ich der Stadt mitgeben wollte. Der ÖV ist nicht das Problem einer effizienten Verkehrsabwicklung, er ist die Lösung, wenn wir ihm im angemessenen doppelten Sinn den Raum geben.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich bin stehengeblieben bei der Aussage, dass es Ihnen wahrscheinlich eben nicht so sehr um Lärm und um Sicherheit geht, wie Sie tun. Ich bringe ein Beispiel: An der Ueberlandstrasse hat der damalige und heute noch Stadtrat Filippo Leutenegger Versuche mit lärmarmen Belägen gemacht und hat herausgefunden – das war eine städtische Messung –, dass der Lärm um 6 Dezibel abnehmen würde. Nun ist ein Projekt aufgelegt und im Moment blockiert, das an der Ueberlandstrasse Tempo 30 einführen will. Ich weiss nicht, ob Sie die Ueberlandstrasse kennen, aber das ist keine Dorfstrasse. Tempo 30 einführen, aber keine lärmarmen Beläge: Wenn man sich jetzt auf die Messresultate von Stadt und Kanton abstützt, dann nimmt dann der Lärm vielleicht um 2 Dezibel ab anstatt um mögliche 6 Dezibel. Wer so etwas tut, der will nicht Lärm vermeiden, der will Autos bremsen. Zudem – und das wissen Sie vielleicht, die das vor Ort kennen – verläuft parallel zur Ueberlandstrasse die Autobahn, aber das ist dann offenbar egal.

Ich möchte noch etwas sagen: Wir haben viel über Lärm und Sicherheit geredet, aber wenig über Wohlstand und Volkswirtschaft. Seit es Menschen gibt, sind sie dort, wo sie verkehren können, wo sie mobil sind. Es ist kein Zufall, wo New York steht, Istanbul oder Zürich, nämlich dort, wo man über

den See konnte. Kurze Reisezeiten sind also volkswirtschaftliche Werte. Diese Sekündchen, von denen Sie gerne reden, die addieren sich zu ungeheuren Summen. Das sieht man beispielsweise bei der VBZ, auch wenn jetzt zum Teil das Gegenteil behauptet wurde. Sie hat errechnet, dass Tempo 30, so wie es geplant ist in der Stadt Zürich, 15 Millionen Franken pro Jahr mehr kosten würde. Und das ist nur der öffentliche Verkehr. Jetzt stellen Sie sich vor, der ganze Privatverkehr, alle Lieferanten, alle Taxis et cetera, auch diese – und das sind weit mehr Fahrzeuge – haben mehr Kosten zu tragen. Da können Sie sich vorstellen, wie viele Nullen Sie da anhängen können, das sind nicht vernachlässigbare Beträge. Und dass halt Reisezeiten relevant sind, sehen Sie an einem ganz einfachen Beispiel: Suchen Sie einmal eine Wohnung in der Stadt Zürich, in der Innenstadt, schauen Sie den Preis an, und suchen Sie eine in Stäfa, eine vergleichbare. Ja, die in Stäfa ist deutlich billiger. Und sie ist billiger, nicht weil es in Stäfa weniger schön ist, in Stäfa ist es durchaus schön. Ich rede von einer vergleichbaren Wohnung, nicht einer mit Seesicht. Sie ist genauso schön, aber das Problem ist, dass sie längere Reisezeiten hat, sie ist nicht zentral. Und das ist ein volkswirtschaftlicher Wert, den Sie zerstören, indem Sie Reisezeiten erhöhen, und das sehen Sie am Beispiel der VBZ.

Und als letzter Punkt noch die Kriminalisierung. Es ist eben schon ein Problem, wenn man als Grundregel liest, wenn man in die Stadt fährt, es gelte Tempo 50, und dann gilt mal dies, mal das, dort ein bisschen dies. An der Höschgasse zum Beispiel ab 22 Uhr Tempo 30; das ist so ein kleines Schild, ab 22 Uhr Tempo 30. Wenn Sie um 22.01 Uhr durchfahren und Tempo 51 auf dem Tacho haben, wissen Sie, was passiert? Sie verlieren Ihren Fahrausweis. Und das zeigt doch ganz genau: Die Strasse ist offenbar genug sicher für Tempo 50, denn tagsüber, wenn die Schulkinder da sind, geht Tempo 50. Aber ab 20.00 Uhr ist es offenbar nicht mehr sicher und man wird bestraft aufgrund eines Bussenkatalogs, der nie für Lärmdelikte gedacht war, sondern aufgrund von Sicherheitsverstössen. Und das bestätigt eben, dass es schon zu einer gewissen Kriminalisierung der Bevölkerung führt. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie beraten ja heute die beiden Volksinitiativen «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier», die Mobilitätsinitiative, und die ÖV-Initiative beziehungsweise den Gegenvorschlag gemeinsam. Und ich hoffe immer noch, dass wir es heute gemeinsam schaffen, beide Volksinitiativen zu beraten. Und für diese gemeinsame Beratung bedanke ich mich, weil das sehr viel Sinn macht. Eine effiziente und eine zuverlässige Infrastruktur, ganz grundsätzlich, aber vor allem auch für die Mobilität, ist ganz, ganz wichtig, ist

zentral für einen Wirtschaftsstandort. Eine erfolgreiche Volkswirtschaft hat gute Infrastrukturen und ein breites Mobilitätsangebot, hier spricht die Volkswirtschaftsdirektorin. Deshalb unterstützt der Regierungsrat, und ich als Volkswirtschaftsdirektorin selbstverständlich auch, die Mobilitätsinitiative, und zwar aus drei Gründen:

Erstens: Die Staatsstrassen und die Strassen von überkommunaler Bedeutung bilden, abgesehen von den Nationalstrassen, das Rückgrat der Strasseninfrastruktur im Kanton Zürich und damit quasi die höchste Hierarchiestufe, und zwar für den motorisierten Individualverkehr, aber auch für den öffentlichen Verkehr. Wir haben einen Anti-Stau-Artikel, einen Verfassungsartikel – wir haben einen bestehenden Verfassungsauftrag –, der uns auch den Auftrag gibt, für ein leistungsfähiges Strassennetz und ein rasches Vorwärtkommen für alle zu sorgen.

Zweitens: Der Kanton ist heute ausser bei den Städten Zürich und Winterthur für die Signalisation auf seinen Hauptverkehrsstrassen zuständig, und zwar auf dem ganzen Kantonsgebiet. Und es geht deshalb darum, ob der Kanton wirklich überall zuständig ist oder ob es Ausnahmen davon gibt. Warum das ein «Chrüsimüsi» sein soll, geschätzter Kantonsrat Felix Hoesch, entzieht sich meiner Kenntnis. Ebenso, dass das willkürlich sein soll, wenn ein Kanton eine einheitliche Zuständigkeit hat, wie das Herr Kantonsrat Rentsch behauptet hat, verstehe ich nicht. Und Herr Kantonsrat Rentsch, auch der Kanton kann rechnen, das können wir schon.

Drittens: Wir haben Verlustzeiten durch Temporeduktionen auch für den öffentlichen Verkehr und natürlich auch für die Blaulichtorganisationen als grosses Problem erkannt. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist mir sehr wichtig als Präsidentin des Verkehrsrates des ZVV. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit kann zu spürbaren Verlängerungen der Fahrzeit führen, und das hat halt etwas mit einer Qualitätseinbusse zu tun, denn längere Fahrten und Fahrzeiten verringern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Und wir werden hier noch bei der ÖV-Volksinitiative mehr dazu hören. Ich möchte Ihnen aber auch sagen, dass mir nicht bekannt ist, dass sich der ZVV oder die ÖV-Verkehrsunternehmen anders als die Regierung positioniert hätten.

Auch die Blaulichtorganisationen – Herr Kantonsrat Pfister und Frau Kantonsrätin Fuchs haben es ausgeführt – müssen möglichst rasch zum Einsatzort gelangen. Und Temporeduktionen verlängern die Anfahrtszeit, das ist ganz klar, vor allem auch, wenn neben der Geschwindigkeit noch bauliche Massnahmen getroffen werden. Dadurch wären vor allem Fahrten mit schwereren Fahrzeugen, wie Feuerwehrfahrzeuge oder Rettungsdienste, behindert.

Und lassen Sie mich zum Schluss noch zuhanden der Materialien Folgendes festhalten: Eine kantonale Bestimmung kann nie übergeordnete Vorgaben des Bundes übersteuern oder ausser Kraft setzen. Auch sind die kantonalen Entscheide immer in Kenntnis der kommunalen Verhältnisse zu treffen. Und vor diesem Hintergrund ist die in der Volksinitiative gewählte Formulierung «in Ausnahmefällen über kurze Strecken», sollte sie angenommen werden, eine Zielvorgabe des Gesetzes ist, die aber bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen sein wird. Und Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken können selbstverständlich weiterhin gemäss Artikel 108 Absatz 1 der Bundessignalisationsverordnung angeordnet werden.

Ich möchte auch noch zuhanden der Materialien und abschliessend festhalten, dass es nicht um einen Eingriff in die Gemeindeautonomie der Städte Zürich und Winterthur geht. Mit der heutigen Regelung hat der Regierungsrat in der kantonalen Signalisationsverordnung die Kompetenz an die beiden Städte Zürich und Winterthur delegiert, so wie Sie es übrigens ja auch im Gegenvorschlag vorsehen. Das ist nur eine Möglichkeit, es besteht kein Anrecht auf eine Delegation. Da hat nie ein Anrecht auf eine Delegation gegeben. Diese kann auch wieder zurückgenommen werden. Und dies fordert die Mobilitätsinitiative aber nicht umfassend, das ist mir wichtig zu betonen, nicht umfassend, sondern nur für die kritischen Geschwindigkeitsanordnungen an Staatsstrassen oder Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Die Delegation, die Sie im Gegenvorschlag ausformuliert haben, steht eigentlich heute schon im Verkehrsabgabegesetz so geregelt, weshalb wir aus der Sicht der Regierung am Gegenvorschlag keinen Mehrwert erkennen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Zürcher Regierung um Zustimmung zur Volksinitiative. Vielen Dank.

Ratspräsident Jürg Sulser: An dieser Stelle möchte ich noch eine Klasse der Kantonsschule Zürcher Oberland aus Wetzikon recht herzlich bei uns auf der Tribüne begrüßen. Schön, dass Sie da sind.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Andreas Hasler, Rosmarie Joss, Daniel Rensch, Daniel Sommer:

II. Teil B dieser Vorlage wird als Gegenvorschlag beschlossen.

III. Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum.

B. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Strassengesetz (StrG) (Änderung vom; Gegenvorschlag zur Mobilitätsinitiative)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 13. März 2024 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024,

beschliesst:

I. Das Strassengesetz (StrG) vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 27a. Geschwindigkeitsanordnungen

¹Der Kanton ist zuständig für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Diese Zuständigkeit kann an die Gemeinden übertragen werden.

²Auf diesen Strassen wird die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen herabgesetzt. Als Ausnahmen gelten die in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung aufgeführten Fälle.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich muss doch den Gegenvorschlag noch ganz kurz erläutern. Wir haben versucht, diesen auszuformulieren. Damit wollen wir der Stimmbevölkerung die Chance geben, über einen Mittelweg zu entscheiden. Leider hat sich in der KEVU keine andere Partei um die Details gekümmert, so ist es bei meinem ersten Entwurf geblieben und der ist ehrlicherweise nicht bis ins letzte Detail ausgearbeitet. Aber der Antrag drückt aus, dass die Zuständigkeiten in den Städten Winterthur und Zürich zu Recht anders geregelt werden. Und er verhindert die Formulierung – ich zitiere jetzt – «zulässige Höchstgeschwindigkeiten nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt». Darin fehlt jedes Komma, und es ist nicht ganz klar, wofür diese Ausnahmefälle gelten. Das wollen wir nicht so ins Gesetz geschrieben haben. Und drittens stellen wir noch den Antrag, dass die Signalisationsverordnung gilt. Es ist uns wichtig, dies alles zu betonen. Darum haben wir an dem Antrag festgehalten, auch wenn er wohl keine Mehrheit findet. Herzlichen Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Entschuldigen Sie, Herr Ratspräsident, ich hätte das früher machen sollen, aber ich war doch etwas irritiert, dass Regierungsrätin Walker Späh nicht auf die Thematik der Sicherheit eingegangen ist, obwohl sie doch ordentlich stark diskutiert wurde in dieser Debatte. Es wurde mehrfach gesagt, dass Tempo 30 auch zur Sicherheit beiträgt in diesem Kanton. Sowohl in Dörfern wie auch in Städten ist es eine Massnahme, das Tempo an heiklen Stellen zu reduzieren. Die entsprechende Stelle des

Bundes empfiehlt es auch, an Schlüsselstellen Tempo 30 zu machen, das sind teilweise auch überregionale Strassen. Das soll hiermit verhindert werden. Weil es doch ein klares Signal ist: Ist die Regierung der Meinung, dass solche Massnahmen nicht mehr zielführend sind und in Zukunft die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer riskiert werden soll?

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 63 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf den Gegenvorschlag nicht einzutreten.

Ratspräsident Jürg Sulser: Da Sie auf den Gegenvorschlag nicht eingetreten sind, behandeln wir nun Teil A der Vorlage.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Ueli Pfister, Ruth Ackermann, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:

I. Der Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird zugestimmt.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 87 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und damit die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Volksinitiative «ÖV-Initiative»

Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2024 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024

Vorlage 5948a

Ratspräsident Jürg Sulser: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Felix Hoesch hat seinen Antrag auf Nicht-Eintreten zurückgezogen. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte zur Volksinitiative und zum Gegenvorschlag.

Bevor wir mit der Debatte beginnen, habe ich noch eine Anmerkung: Ich möchte das Geschäft 4 heute zu Ende beraten. Jetzt gibt es zwei Varianten. Die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) hat gesagt, wenn wir bis circa 12 Uhr nicht fertig wären, würde sie am Nachmittag um 14.30 Uhr hier sein, dann würden wir zuerst das Geschäft 4 machen und nachher mit dem Traktandum 16 weiterfahren. Wenn Sie damit nicht einverstanden sind, dann würde ich sicher die Debatte bis 12.30 Uhr führen. Macht jemand den Antrag, dass wir abstimmen? Wenn das nicht gewünscht ist, gehe ich davon aus, dass Sie einverstanden sind, dass wir um 12 Uhr aufhören und nachher um 14.30 Uhr zuerst mit dem Traktandum 4 fortfahren. Hat jemand etwas dagegen? Dann gehe ich davon aus, dass das so beschlossen ist. Danke, dann machen wir jetzt weiter.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wiederum zuerst zur Ausgangslage: Der öffentliche Verkehr, ÖV, benutzt neben dem SBB-Schiennetz auch die Strassen, um sein Angebot zu erbringen. Geschwindigkeitsreduktionen oder bauliche Massnahmen können auf den betroffenen Strecken einen Einfluss auf die Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs haben und zu verlängerten Fahrzeiten führen. Dadurch sind möglicherweise bestehende Anschlüsse nicht mehr gewährleistet, was die Attraktivität des ÖV schmälert. Massnahmen zur Kompensation dieser Auswirkungen können zu Mehrkosten führen.

Gemäss der ÖV-Initiative müssen die Gemeinden dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt wird. Kommt es trotzdem zu solchen Verlangsamungen, sollen daraus resultierende Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr, die heute der Zürcher Verkehrsverbund, ZVV, übernehmen muss, künftig die Gemeinden bezahlen.

Der Regierungsrat lehnt die Volksinitiative ab. Der ÖV sei aber ein wesentlicher Faktor der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen des

Kantons. Seine Attraktivität sei zu erhalten, wobei die Reisezeit von zentraler Bedeutung sei. Deshalb präsentiert der Regierungsrat einen direkten Gegenvorschlag, mit dem er ein Kaskadenmodell vorschlägt. Dabei sollen bei geplanten Verkehrsanordnungen und baulichen Massnahmen in erster Linie Verlangsamungen des ÖV vermieden werden. Wenn dies nicht möglich ist, sollen in zweiter Priorität die Strasseneigentümerinnen und -eigentümer, die Transportunternehmungen und der ZVV zusammen kompensierende Massnahmen ergreifen. Und erst als drittes und letztes Mittel sieht der Gegenvorschlag eine Entschädigung für den ZVV vor.

Zu den Beratungen in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt: Auch hier lud die Kommission neben dem Initiativkomitee die gleichen Interessenvertretungen wie bei der Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*) ein. Diese äusserten sich wie folgt: Die beiden Städte (*gemeint sind Zürich und Winterthur*) wiesen darauf hin, dass sie aufgrund des Bundesrechts zum Lärmschutz Temporeduktion verfügen müssen. Es sei nicht angebracht, wenn sie deswegen, wie dies sowohl die Volksinitiative als auch der regierungsrätliche Gegenvorschlag vorsehen, die Mehrkosten zu tragen hätten. Zudem greife es zu kurz, bei gemeindeübergreifenden ÖV-Linien nur auf eine Gemeinde zu fokussieren. Der Gemeindepräsidienverband (*GPV*) monierte, dass die ÖV-Initiative Verkehrssicherheit, Lärmschutz und ÖV gegeneinander ausspiele. Die Abwägung von Lebensqualität und öffentlichem Verkehr fände durchaus bereits selbstgesteuert statt. Die Gemeinden seien nicht die eigentlichen Verursacher des Verkehrs, weshalb sie es ablehnten, allfällige Mehrkosten für den ÖV zu übernehmen. Die Blaulichtorganisationen und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (*BfU*) äusserten sich gleich wie bei der Mobilitätsinitiative. Und die Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs begrüssen den Ansatz des regierungsrätlichen Gegenvorschlags, insbesondere auch auf kompensierende Massnahmen zu fokussieren.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt anerkennt, dass Temporeduktionen und bauliche Massnahmen zu verlängerten Fahrzeiten im ÖV und zu Mehrkosten für den ZVV führen können. Eine Kommissionsmehrheit lehnt die Volksinitiative aber ab, weil diese nur auf die Kosten und die finanzielle Kompensation des ZVV fokussiert und bauliche oder organisatorische Kompensationsmassnahmen nicht berücksichtigt. Eine Minderheit beantragt die Zustimmung zur Volksinitiative. Damit werde klar geregelt, wer für allenfalls entstehenden Zusatzkosten aufkommen müsste, die durch Temporeduktionen verursacht werden.

Weiter lehnt die Kommission zwar den Wortlaut des regierungsrätlichen Gegenvorschlags ab. Sie lehnt ihren eigenen Gegenvorschlag aber an diesen an und zieht das gleiche kaskadenartige Vorgehen vor. Das ist noch einmal ganz kurz, erstens, Verlangsamung des ÖV vermeiden, zweitens, gegebenenfalls

Verlangsamung kompensieren, drittens, gegebenenfalls ZVV für den Mehraufwand entschädigen. Bei den Punkten 2 und 3 möchte die Kommission jedoch alle Gemeinden beziehungsweise Strasseneigentümerinnen und Strasseneigentümer entlang einer betroffenen ÖV-Linie miteinbeziehen. Damit soll vermieden werden, dass jene Gemeinde, welche an einer gemeindeübergreifenden ÖV-Linie als letzte eine Verkehrsanordnung oder bauliche Massnahme verfügt, allein für die Folgen beziehungsweise Mehrkosten bei dieser Linie aufkommen muss. Meinungsverschiedenheiten innerhalb der KEVU gab es hinsichtlich der genauen Ausgestaltung dieses Gegenvorschlags, sodass dieser am Ende nicht einstimmig unterstützt wurde. Darauf gehe ich dann, vorausgesetzt, es wird auf den Gegenvorschlag eingetreten, in der Detailberatung näher ein.

Zusammenfassend: Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative abzulehnen, während eine Minderheit die Zustimmung beantragt. Zudem beantragt die Kommission, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Eine Minderheit beantragte, auch auf den Gegenvorschlag nicht einzutreten. Dieser Antrag wurde aber zu Beginn der Beratung heute zurückgezogen. Ich wünsche eine kurze Debatte.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Diese Initiative verlangt berechtigterweise, dass diejenigen Kommunen für die Mehrkosten des ÖV aufkommen, welche diese durch die Einführung von Tempo 30 verursachen. Die vorangegangene Mobilitätsinitiative hat auch zum Ziel, diese Auswüchse zu verhindern. Es kann nicht sein, dass einzelne Kommunen ohne Rücksicht auf den ÖV flächendeckend Tempo 30 einführen und die Allgemeinheit, das heisst die übrigen Gemeinden im Kanton, dafür geradestehen sollen. Es sind nicht nur die Mehrkosten, welche aus unserer Sicht nicht auf die übrigen Gemeinden abgewälzt werden, diese Massnahmen verschlechtern den ÖV, Anschlüsse können nicht mehr garantiert werden und die Reisezeiten verlängern sich. Dies mindert die Attraktivität massiv, dies können wir so nicht zulassen.

Wir unterstützen sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag der Regierung. Aus unserer Sicht ist die Hauptsache, dass der ÖV rollt. Und wo er behindert wird, zahlen die Verursacher.

Die Minderheitsanträge lehnen wir ab, insbesondere der Vorschlag der SP steht wieder einmal quer in der Landschaft. Ich weiss nicht, was Sie alles noch aus dem leeren Topf des Strassenfonds holen wollen, um Leistungen zu finanzieren, die nicht vom Bezahler benutzt werden. Wenn die Linke so weitermacht, werden wir vermutlich im Strassenfonds auch bald ein Sondervermögen einführen müssen.

Stimmen Sie der Initiative und dem Gegenvorschlag der Regierung zu, lehnen Sie die Minderheitsanträge ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Grundsätzlich gelten meine Ausführungen zu Tempo 30 von vorher, aber einen Punkt will ich doch deutlich wiederholen: Tempo 30 führt zu weniger Stress für alle. Damit wird der Verkehr, die Mobilität berechenbarer, damit wird die Anschlussqualität beim ÖV einfacher und verbessert sich dadurch. Und beim öffentlichen Verkehr ist wichtig: Es gibt den sogenannten unabhängigen Bahnkörper. Damit können Trams und eventuell auch Busse auf eigenen Trassen mit einer eigenen Geschwindigkeit fahren. Damit kann das Tram, wie gewohnt, 48 Kilometer pro Stunde fahren und der Autoverkehr nebensächlich fährt mit 30. Beim Tram Affoltern, das ja geplant und hoffentlich termingerech gebaut wird, ist das extra so geplant worden. Es ist uns sehr wichtig, dass diese unabhängigen Bahnkörper bei den Zürcher Trams weiter existieren und ausgebaut werden.

Und Geschwindigkeit ist immer relativ. Wenn wir Tempo 30 einführen, dann gilt das eben für alle, ausser wir haben einen unabhängigen Bahnkörper, und damit reduziert sich nicht die Attraktivität des ÖV, sondern es ändert sich nur die Geschwindigkeit für alle. Und wenn Sie innerorts wirklich schnell sein wollen, dann nehmen Sie die S-Bahn, die fährt im Allgemeinen 125 Kilometer pro Stunde. Und bei uns in der Stadt Zürich hält sogar der Intercity 1 mehrmals und man kann auch mit dem Intercity innerhalb der Stadt fahren. In der Stadt Zürich gibt es das Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung. Dort steht deutlich: Auch auf Strecken, auf denen der ÖV fährt, kann Tempo 30 eingeführt werden. Die negativen Auswirkungen auf den ÖV sollen durch flankierende Massnahmen abgefedert werden.

Diese ÖV-Initiative ist komplett unnötig, und wir finden das geltende Gesetz und die geltende Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden richtig. Der Gegenvorschlag der Regierung ist zwar deutlich besser, aber er zeigt immer noch den gleichen Geist, dass Tempo 30 möglichst verhindert werden soll. Der Gegenvorschlag der KEVU ist nochmals ein bisschen besser, hat aber immer noch den gleichen grundsätzlichen Geist. Darum lehnen wir am Ende diese Gegenvorschläge ab und kommen mit unserem eigenen Antrag, auf den ich später zu sprechen komme. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP steht für Mobilität. Mobilität bringt einen grossen individuellen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen, und eine ganzheitliche Mobilitätspolitik fordert den Einbezug aller Verkehrsträger. Insbesondere der ÖV ist auch das Rückgrat der klimafreundlichen Mobilität. Er ist ein wesentlicher Faktor für die Erreichung der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen des

Kantons und soll deshalb gefördert werden. Wichtige Faktoren für die Attraktivität sind die Reisezeit, direkte Verbindungen und eine hohe Zuverlässigkeit. Und hier nun setzt die Initiative an. In vielen Gemeinden wird Tempo 30 ausgebaut, und immer mehr wird Tempo 30 auch auf Strassen eingeführt, die vom ÖV befahren werden. Es ist klar, dass der ÖV mit generell Tempo 30 auf den Hauptachsen unattraktiver wird. Wird der ÖV langsamer, wird er weniger genutzt. Und wenn er langsamer wird, entstehen Mehrkosten. Denn wenn Busse und Trams langsamer fahren müssen, brauchen die ÖV-Unternehmer mehr Fahrpersonal und zusätzliche Fahrzeuge, um dieselbe Strecke im selben Takt fahren zu können. Und wenn weder das Verkehrsunternehmen noch die Gemeinde diese Mehrkosten bezahlen werden, werden diese Mehrausgaben auf die Passagiere überwältet oder das Angebot wird abgebaut. Und beides macht den ÖV unattraktiv. Die Fahrzeitverlängerung bei Messungen in der Stadt Zürich war bei einem 1,8 Kilometer langen Abschnitt 15 Prozent. Und die Stadt rechnet mit Mehrkosten von 20 Millionen Franken pro Jahr, die Stadt Winterthur mit 6 Millionen Franken pro Jahr, die mit flächendeckendem Tempo 30 zusätzlich an Betriebskosten anfallen würden.

Und hier setzt die Initiative nun an. Die ÖV-Initiative soll in erster Linie verhindern, dass Bus und Tram durch Verkehrsanordnungen oder bauliche Massnahmen behindert oder verlangsamt werden. Nach dem Wortlaut der Initiative soll die Förderung des ÖV grundsätzlich davon abhängig gemacht werden, dass dieser weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt wird. Verkehrsanordnungen sind beispielsweise eben die Signalisation Tempo 30, bauliche Massnahmen sind Strassenverengungen und Kap-Haltestellen. Jeder, der nicht ideologisch, sondern rational denkt, weiss, was die Folgen von baulichen Massnahmen oder Verkehrsanordnungen für den ÖV bedeuten, nämlich die Verlangsamung des ÖV. Deshalb sollen gemäss Initiative die Gemeinden dafür sorgen, dass der ÖV grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt wird. Und wenn sie es trotzdem tun, sollen sie die Mehrkosten zur Aufrechterhaltung der Attraktivität des ÖV tragen. Gemeinden, die Tempo 30 verordnen, sollen gemäss der Initiative selbst für die Mehrkosten aufkommen.

Wie bereits erwähnt, die Studien liegen vor. Und es ist sachgerecht, dass diejenigen Gemeinden, die den öffentlichen Verkehr verlangsamen, die sich daraus ergebenden Mehrkosten selber tragen und diese Kosten nicht über eine Abgeltung des ZVV über alle Gemeinden solidarisiert verteilen. Demzufolge soll auch ein neuer Paragraph 25 Absatz 3 eingefügt werden.

Uns ist der ÖV viel wert, doch dieses System kostet viel Geld sowohl für die Infrastrukturbauten wie auch im jährlichen Betrieb. Dabei wird das Defizit

des ZVV je zur Hälfte vom Kanton und allen Gemeinden getragen. Die durch Tempo 30 des ÖV innerorts zu erwartenden Verzögerungen würden so zu jährlich wiederkehrenden Kosten führen – bei sinkender Angebotsqualität. Die Mobilitäts- und ÖV-Initiativen stellen sicher, dass solche unnötigen Ausgaben gar nicht erst entstehen. Wer Steuergelder sinnvoll einsetzen will, sagt Ja zur Mobilitäts- und Ja zur ÖV-Initiative.

Und auch hier ist es nicht nur ein städtisches Problem. Die Einführung von Tempo 30 wird zwar vor allem in den Städten Winterthur und Zürich forciert und vorangetrieben, das Thema betrifft aber die Bevölkerung des ganzen Kantons. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gemeinden wären von einer Verlangsamung des ÖV-Angebots tangiert. Anschlüsse der Zubringer, wie beispielsweise der Busse, zu den Hauptverkehrsknoten der S-Bahn wären betroffen. Der ganze Kanton ist von der Einschränkung durch Tempo 30 im ÖV betroffen. Der ÖV funktioniert als Netz und die Städte übernehmen die Zentrumsfunktion. Wir setzen uns dafür ein, dass die Mobilität im ganzen Kanton Zürich attraktiv gehalten wird. Wir unterstützen weiterhin die Volksinitiative und stellen daher den Minderheitsantrag, dass diese aufrechterhalten wird. Ein Rückzug der Volksinitiative ist im Moment noch kein Thema.

Noch kurz zum Gegenvorschlag. Der Regierungsrat anerkennt das Anliegen der Volksinitiative, denn es steht im Einklang mit seinen politischen Zielen. Der Regierungsrat stellt jedoch eine andere Reihenfolge auf, weil sich zugebenermassen Geschwindigkeitsreduktionen aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben zum Lärmschutz nicht immer verhindern lassen. Dem Regierungsrat ist die Attraktivität des ÖV ebenso wichtig wie uns. Aber für ihn sind kompensierende Massnahmen wichtiger als Entschädigungszahlen. Im Gegensatz zum Gegenvorschlag bei der Mobilitätsinitiative ist der Gegenvorschlag hier sinnvoll und nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf. Die mehrstufige Regelung ist sinnvoll und auch die neue Verortung im Gesetz. Ich möchte den Gegenvorschlag nicht nochmals zitieren, der Kommissionspräsident hat dies bereits gemacht. In erster Linie und im Grundsatz dürfen bauliche Massnahmen und Verkehrsanordnungen den ÖV nicht verlangsamen. Und wenn sie es trotzdem tun, müssen kompensierende Massnahmen ergriffen werden, damit das Angebot erhalten bleibt. Und erst wenn dies nicht möglich oder nicht zielführend ist, kommt die Entschädigung zum Tragen. Diese Kaskadenordnung macht Sinn: Vermeidung, Kompensation, Entschädigung.

Beim Gegenvorschlag der Kommission sollen alle Gemeinden beziehungsweise alle Strasseneigentümer und -eigentümerinnen entlang einer ÖV-Linie miteinbezogen werden. Und auch beim Gegenvorschlag ist es generell eine

Grundsatzfrage wegen der Priorisierung von Lärmsanierung und Bedürfnissen des ÖV. Die FDP hat in der Kommission den Gegenvorschlag ebenfalls unterstützt. Die Minderheitsanträge in der KEVU zum Gegenvorschlag, die lehnen wir alle ab. Insbesondere den Antrag der SP, dass die Deckung der Mehrkosten durch den Strassenfonds erfolgen soll, lehnen wir vehement ab. Wir behalten uns aber vor, nachher allenfalls nochmals zu votieren. Besten Dank.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Zuerst, verehrte Regierungsrätin Carmen Walker Späh, bin ich sehr froh um die Bestätigung, dass der Regierungsrat rechnen kann, und bitte um Entschuldigung, dass ich da Zweifel gesät habe (*Anspielung auf eine Bemerkung der Volkswirtschaftsdirektorin in ihrem Votum zur Vorlage 5947a*). Ich komme aber eventuell bei der Budgetdebatte wieder darauf zurück.

Also kommen wir zu der Initiative mit dem für den unbedarften Grünliberalen verführerischen Titel «ÖV-Initiative». Das ist mehr Schein als Sein. Die sogenannte ÖV-Initiative bringt ebenso wie die Mobilitätsinitiative die klima- und umweltfreundliche Mobilität keinen Schritt weiter. Mit der Forderung, dass Gemeinden für Mehrkosten im öffentlichen Verkehr aufkommen müssen, wenn Tempo-30-Zonen eingeführt werden, macht sie Temporeduktionen auch dort, wo sie notwendig sind, faktisch unattraktiv. Und statt den öffentlichen Verkehr zu fördern, wird er durch diese Regelung behindert, insbesondere bei finanzschwachen Gemeinden. Ein Rückschritt für nachhaltige Mobilität. In diesem Sinne steht «ÖV» vielleicht eher für «örtliche Verhinderungsmassnahmen».

Wie die Mobilitätsinitiative zementiert auch die ÖV-Initiative eine veraltete Verkehrspolitik, hier getarnt unter dem Deckmantel des öffentlichen Verkehrs. Auch sie fokussiert klar auf Tempo, klar auf motorisierten Individualverkehr und ignoriert die wichtigen Aspekte wie Lärmschutz, Sicherheit und Klimaschutz. Das steht auch im Gesetz. Sie will nicht den ÖV fördern, sondern Tempo 30 und andere geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen möglichst verhindern. Was sie wiederum ignoriert: Tempo 30 behindert nicht zwangsläufig den öffentlichen Verkehr, im Gegenteil, es kann durch flüssigeren Verkehr und weniger Stau sogar Vorteile bringen. Zudem will ich in der Stadt mit dem ÖV nicht möglichst schnell unterwegs sein, sondern pünktlich ankommen. Und die Pünktlichkeit ist berechenbar, aber ich verschone Sie mit weiteren Excel-Berechnungen.

Bedeutet «ÖV» also in diesem Fall eher «öde Verkehrspolitik»? Wer weiss es. Die Befürworterinnen und Befürworter der Initiative stellen sie als notwendig dar, damit die Kosten von Verkehrsberuhigungen nicht immer dem öffentlichen Verkehr aufgebürdet werden. Über Lösungen zur Verteilung der

Kosten, die durch die tatsächlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs dem ÖV aufgebürdet werden, wie zusätzliche Busspuren, mehr Fahrzeuge aufgrund des dichteren Fahrplans, Ampelsysteme für die Bevorzugung von ÖV zu Stosszeiten, über diese Verteilung spricht sich die Initiative nicht aus.

Der Gegenvorschlag nimmt glücklicherweise diese Punkte auf und gibt den Gemeinden und dem Zürcher Verkehrsverbund die Möglichkeit, gemeinsam die Herausforderungen bei Lärmschutz, Verkehrssicherheit, ÖV und motorisiertem Individualverkehr zu lösen. Er sieht vor, dass Verlustzeiten kompensiert werden können. Die Kompensation soll über Massnahmen wie Bevorzugung des ÖV, Optimierung der Fahrwege und des Fahrplans erfolgen. Reichen diese Massnahmen nicht aus, sollen sich die Strasseneigentümer an den entstehenden Kosten beteiligen. Unnötig zu sagen, dass diese Verlustzeiten im Vergleich zur Gesamtfahrzeit grösstenteils klein sind.

Auch die ÖV-Initiative ist ein Rückschritt für den Kanton Zürich. Sie gefährdet bewährte Massnahmen wie Tempo 30 und behindert eine nachhaltige Verkehrspolitik mit kleinkrämerischem Finanzgezänk. Die Initianten wollen gemäss eigener Aussage mehr Rechtssicherheit, die Initiative und der vorliegende Text führen aber zu mehr Rechtsunsicherheit. Wer sich für eine moderne, sichere und lebenswerte Mobilität einsetzen möchte, sollte diese Initiative entschieden ablehnen. Der Gegenvorschlag ist flexibler, fördert die Zusammenarbeit und berücksichtigt sowohl die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als auch lokale Bedürfnisse wie Sicherheit und Lärmschutz. Also «ÖV» im Sinne von gemeinsam «ökologisch, ökonomisch Vorwärtskommen» – oder einfach von grünliberaler Politik.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Ein gutes ÖV-Angebot stellt für uns Grüne einen wichtigen Pfeiler der Verkehrswende dar. Dabei ist uns auch wichtig, dass die Mobilität nicht einfach beliebig weiterwächst. Durch eine sinnvolle Raumplanung und die Förderung von 15-Minuten-Städten können die Anzahl Wege, die Längen der Fahrten verkürzt und unnötiger Verkehr reduziert werden, wie es auch schon Daniel Sommer in seinem letzten Votum (*zur Vorlage 5947a*) angetönt hat. Dies nützt dem Gewerbe, den Blaulichtorganisationen und dem ÖV. Ausserdem fördert eine solche Planung den Fuss- und Veloverkehr, was sich wiederum positiv auf die Gesundheit und deren Kosten niederschlägt. Wenn ich Urs Wegmanns Votum (*zur Vorlage 5947a*) mit dem Kanalisationsvergleich vorhin richtig verstanden habe, findet er «Verkehr ist Scheisse». Jene Mobilität, welche nicht vermieden werden kann, sollte, wenn möglich, verlagert werden. Hier spielt der ÖV eine zentrale Rolle, und ein attraktives Angebot stärkt die Verlagerung. Damit der ÖV vorwärtskommt, sollte er möglichst nicht behindert werden. Und

was behindert den ÖV am meisten? Nein, nicht Tempo 30, denn auf 100 Metern Tempo 30 verlieren Sie im Vergleich zu Tempo 50 – wenn Sie noch einmal rechnen – zwischen null und 4 Sekunden. Diese praktische Inexistenz des Zeitverlusts kommt deshalb zustande, weil mit Tempo 30 der Verkehr gleichmässiger fliesst und es zu weniger Stop-and-Go-Verkehr kommt. Zudem ist in der Fachwelt schon lange anerkannt, dass der Zeitverlust wegen Tempo 30 auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant ist. Was den ÖV hingegen wirklich ausbremst, ist der Stau, welcher durch den Individualverkehr verursacht wird. Hier können Sie Abhilfe schaffen, indem Sie eine, wie von mir eingangs erwähnte, sinnvolle, grüne Raumplanung und Verkehrsverlagerung unterstützen. Hingegen schaffen Sie mit dieser Initiative lediglich ein Feigenblatt, indem Sie sich vordergründig für eine Stärkung des ÖV einsetzen, es Ihnen aber wohl eher darum geht, dass Sie auf den Strassen, welche auch durch den ÖV benutzt werden, wann immer möglich mit Tempo 50 fahren können, egal wie laut der Verkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner ist und egal wie sicher der Strassenabschnitt für Schulkinder oder Senioren ist. Hier braucht es auch in Zukunft zwingend eine Einzelfallbetrachtung der Situation vor Ort.

Es handelt sich also nicht eigentlich um eine ÖV-Initiative, sondern um eine weitere Initiative für den Autoverkehr, von der wir im Kanton Zürich ohnehin schon genug haben. Auch mit dieser Initiative schaffen jene Parteien, die sich ansonsten immer für einen schlanken Staat einsetzen, eine enorme Bürokratie. Denn sehr viel ist noch unklar und unüberlegt bei dieser Initiative. Wie wird unterschieden, ob der ÖV durch Tempo 30 oder durch ein hohes MIV-Aufkommen (*motorisierter Individualverkehr*) verlangsamt wird? Wann wird eine Anpassung an den Fahrplan nötig? Wenn ein Bus einen Anschluss einmal pro Woche verpasst oder dreimal pro Tag? Sollen neu nur noch Fahrbahnhaltestellen gebaut werden, weil das ja besser für den ÖV ist? Wie ist die Kostenteilung, wenn eine Buslinie durch mehrere Gemeinden führt, die erste Tempo 30 auf einem Teilstück einführt, ohne dass ein zusätzlicher Buskurs nötig wird, und dann bei der zweiten Gemeinde plötzlich ein solcher nötig wird? Werden an den Buslinien beteiligte Gemeinden gegen Tempo-30-Projekte Einsprache erheben, wenn eine andere Gemeinde ein solches Projekt plant? All diese Fragen gilt es in den Details zu klären, was zu viel Aufwand für die Verwaltung führt. Die letzte Frage können Sie jedoch bereits klären, indem Sie unseren Minderheitsantrag unterstützen. Lehnen Sie diese Feigenblatt-Initiative ab. Wir Grünen werden auf den Gegenvorschlag eintreten, um ihn zu verbessern. Sollte der Kantonsrat unserem Minderheitsantrag nicht zustimmen, behalten wir uns vor, den Gegenvorschlag in der Schlussabstimmung abzulehnen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die Mitte-Fraktion will, dass der öffentliche Verkehr attraktiv und leistungsfähig bleibt, besonders eine hohe Qualität bezüglich Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit aufweist. Durch bauliche Massnahmen oder durch eine Temporeduktion auf Hauptstrassen wird der ÖV jedoch gebremst, was zu Zeitverlust führt und dadurch auch die Anschlusssicherheit gefährdet. Die Verlustzeiten sollen, wenn immer möglich, durch Massnahmen kompensiert werden, zum Beispiel durch eine Busbevorzugungsanlage. Erst in einem zweiten Schritt sollen die für den ZVV anfallenden Mehrkosten an die Gemeinden übertragen werden. Selbstverständlich geht es schlussendlich immer um das Geld. Idealerweise bezahlt derjenige, der die Kosten verursacht, aber so einfach ist das hier nicht, denn es gibt mehrere Verursacher. Deshalb ist es nicht richtig, sogar falsch, einfach den Strassenfonds erneut zu plündern, besonders, da dieser schon massiv an Volumen verloren hat.

Der Gegenvorschlag räumt einige Stolpersteine der Volksinitiative aus und ist für die Mitte-Fraktion die optimale Lösung. Die Mitte-Fraktion unterstützt den Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative ohne die Minderheitsanträge.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Rein thematisch gehört die ÖV-Initiative zu den Grundprinzipien gesellschaftlichen Zusammenlebens, denn sie will, dass Verursacher von Schäden für die Kosten geradestehen müssen. Klingt logisch, führt jedoch bei näherer Betrachtung zu mehr Fragen, als man denkt. Und ehrlich betrachtet, müssen wir zugeben, dass wir es in vielen Bereichen der Mobilität nicht schaffen, Kosten verursachergerecht abzuwälzen. So deckt bekanntlich der viel Raum beanspruchende motorisierte Individualverkehr die externen Kosten für Umweltschäden und Gesundheitsfolgen bei Weitem nicht. Von den Folgen der durch Personenwagen verursachten Staus sprechen wir lieber gar nicht. Sich bei allen Verursacherdiskussionen die Frage zu stellen, wer die Zeche bezahlen soll, reicht leider nicht. Denn oberstes Ziel muss nach wie vor sein, dass wir in unseren Städten und Gemeinden attraktive, für alle zugängliche, umweltfreundliche und bezahlbare öffentliche Verkehrsleistungen anbieten können.

Genau dieses Ziel nimmt der Gegenvorschlag in Teil B der heutigen Vorlage auf, indem er auf ein mehrstufiges gemeinsames Vorgehen von Strasseneigentümern und dem ZVV setzt. Bei Temporeduktionen legt er daher grösstes Gewicht auf die Waagschale mit der Beschriftung «kompensierende Massnahmen». Dass die Strasseneigentümerinnen und -eigentümer finanzielle Kompensationen zu leisten haben, kommt dann erst als letztes Mittel zum Zug. Dabei ist es folgerichtig, wenn alle Gemeinden entlang einer ÖV-

Linie miteinbezogen werden. Der so modifizierte Gegenvorschlag der Regierung ist verfassungskonform, umsetzbar und stärkt den ÖV bei Strassenprojekten. Die EVP wird diesem zustimmen und alle Minderheitsanträge ablehnen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir kommen nun zur zweiten Tempo-30-Initiative, die, wie ich schon einführend gesagt habe, den Esel meint, aber den Sack schlägt. Ich habe ja bereits bei der vorherigen Initiative ausgeführt, dass Sie offenbar zu feige sind, hier zu sagen, dass Sie etwas gegen Tempo 30 haben und stattdessen nun den ÖV vorschieben. Hier versuchen Sie vorzugeben, dass Sie pro ÖV sind, anstatt gegen Tempo 30. Ja, da lachen ja die Esel.

Diese Initiative hier will, dass Gemeinden, die, aus welchen Gründen auch immer, Tempo 30 einführen, dafür die entsprechenden Mehrkosten übernehmen sollen. Dass dies für den Lärmschutz wie auch aus Sicherheitsgründen notwendig sein könnte, ignorieren Sie völlig, obwohl für den Lärmschutz erst noch übergeordnetes Recht spricht. Und dieses Konzept, dass nun plötzlich Gemeinden, in welcher Art auch immer, die Kosten vom ZVV übernehmen sollen, widerspricht hierbei völlig dem Konzept des ZVV. Denn der ZVV übernimmt generell alle Kosten des öffentlichen Verkehrs, ungeachtet deren Ursachen. Und wenn ich meine «ungeachtet der Ursachen», gehört zum Beispiel hier auch dazu, wenn es Kosten durch staubedingte Verzögerungen gibt, auch dies übernimmt der ZVV. Und solche Verzögerungen würden sich beispielsweise auch minimieren lassen, wenn überall konsequent Busbevorzugungsanlagen und Busstreifen gebaut würden oder wenn entsprechende Strassenhaltestellen gebaut werden statt Haltebuchten. Auch dies würde entsprechend den Busverkehr verschnellern. Wenn dies die Gemeinden aber nicht machen beziehungsweise hier auch zögerlich unterwegs sind, heisst das noch lange nicht, dass die Gemeinden dann Mehrkosten zu tragen haben, weil sie hier nicht entsprechende Massnahmen unternehmen. Und dieses Gedankenspiel kann man ja noch weitertreiben, und diese Initiative könnte man dementsprechend noch konsequenter umsetzen. Wie wäre es, wenn die staubedingten Verzögerungen des ÖV der Wohnsitzgemeinde und den Autofahrenden nun weiterverrechnet würden, da diese ja für den entsprechenden Mehrverkehr verantwortlich sind, da sie ja mit ihren Autos in die Städte hineinfahren, oder, noch besser, den Autofahrern direkt? Damit könnte man ja dann wieder die Tempo-30-Mehrkosten querfinanzieren.

Wer nun findet, das sei alles absurd – ja, das ist es, genauso absurd wie auch die ÖV-Initiative, die aus einem trivialen Grund heraus den Gemeinden quasi Strafen aufhalsen will, die völlig gegen das System laufen, nur weil die Gemeinden und Städte mit ihren Tempo-30-Zonen auf ihre Bevölkerung

schauen und hören und dies durchaus auch selbst wünschen. Da wir diese ganze Thematik auch entsprechend absurd finden, werden wir auch dem Gegenvorschlag nicht zustimmen. Wir finden hierbei zwar das Bestreben, bei der Einführung von Tempo 30 kompensierende Massnahmen zu finden, nicht abwegig, jedoch bleibt auch der Gegenvorschlag aus der Kommission im Kern doch derselbe Vorschlag mit den gleichen Problematiken, indem er etwas einführen will, das völlig asymptotisch ist und auch zu entschieden mehr Bürokratie führen wird. Wir werden deshalb auch dem entsprechenden Minderheitsantrag der Grünen zustimmen, der dies zumindest ein wenig eingrenzen will. Einzig bei der Annahme des Minderheitsantrags der SP von Felix Hoesch, dass diese Mehrkosten durch den Strassenfonds gedeckt werden, könnten wir noch darüber reden. Dieser wird aber sicher keine Mehrheit haben. Die Fraktion der Alternativen Liste wird daher die Initiative sowie den Gegenvorschlag ablehnen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Auch die ÖV-Initiative ist ein Etikettenschwindel. Die Initianten behaupten, es gehe um die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, doch in Wahrheit dient der ÖV hier nur als Feigenblatt, um den motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen. Die Regierung straft Gemeinden, die ihre Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen wie Lärm schützen will. Die Gemeinden sollen kein Geld mehr für den ÖV erhalten, wenn sie vor Schulhäusern für die Sicherheit der Kinder durch Tempo 30 sorgen. So werden sich nur noch reiche Gemeinden Temporeduktionen für ihre Kinder leisten können.

Mit der Initiative, aber auch mit dem Gegenvorschlag wird eine Bürokratiemaschine in Gang gesetzt. Für jede Temporeduktion auf Kantonstrassen würde künftig ein aufwendiges Prüfverfahren erfolgen. Teure Expertisen und langwierige Abklärungen würden zur Regel, anstatt dass pragmatische Lösungen vor Ort gefunden werden können. Wenn Temporeduktionen auf Kantonstrassen realisiert werden sollen, wird auch mit dem Gegenvorschlag eine riesige bürokratische Welle ausgelöst, teure Massnahmen werden die Folgen sein.

Für die Grünen ist es ein politisches Armutszeugnis, dass der Regierungsrat zusammen mit den Initiantinnen und Initianten den öffentlichen Verkehr missbraucht, um die Ideologie des schnellen Autofahrens in den Ortszentren hochzuhalten. Nicht mit uns, wir lehnen diesen Etikettenschwindel ab.

Ratspräsident Jürg Sulser: Gut, ich habe ja versprochen, dass wir circa um 12 Uhr aufhören. Wir unterbrechen jetzt die Sitzung. Um 14.30 Uhr machen wir weiter mit Geschäft 4.

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Es findet eine Nachmittagsitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 31. März 2025

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

PROVISORISCH