

#### 4. Volksinitiative «ÖV-Initiative»

##### **Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, Änderung, Gegenvorschlag zur «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-Schienennetz 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 Verkehrsordnungen 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 begrüßten 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 nebendran fährt mit 30. Beim Tram Affoltern, das ja geplant und hoffentlich termingerecht 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 klima- und umweltfreundlichen 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 überwältigt 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 zugegebenermassen Geschwindigkeitsreduktionen aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben zum Lärmschutz nicht immer verhindern lassen. Dem Regierungsrat ist die Attraktivität

tät 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 dichter 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 Fahrbahnhaltstellen 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 asymptomatisch 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 wer-

den, 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.