

13. Für einen attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr

Parlamentarische Initiative Christian Lucek (SVP, Dänikon), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich) vom 29. November 2021

KR-Nr. 416/2021

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Tempo 30 um jeden Preis. Die negativen Tempo-Exzesse der grün-linken Städte haben auch Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Anders als andere Gemeinden haben sie freie Hand für Verkehrsanordnungen auf Hauptverkehrsachsen. So bestehen in den Städten Zürich und Winterthur Bestrebungen, Tempobeschränkungen auch auf Achsen des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Die Utopie der verkehrsberuhigten Städte wirkt sich aber auch direkt auf die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs aus. Die Reisezeit verlängert sich, die Taktanbindung und die Umsteigefrequenzen sind gefährdet, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sinkt. Entsprechend der Kantonsverfassung, Artikel 104 Absatz 2^{bis}, dem Antistau-Artikel, muss bei einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Staatsstrassen diese im umliegenden Strassennetz mindestens ausgeglichen werden. Der öffentliche Verkehr ist jedoch an Trassen oder Linien gebunden, welche sich nicht ohne Auswirkungen auf das Angebot über andere Achsen führen lassen. Daher sind die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs an die bestehende Linienführung gebunden und von einer Temporeduktion direkt betroffen. Dies hat Auswirkung auf die Frequenzen und die Angebotsqualität. Um diese wettzumachen, wären beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erhebliche Aufwände mit zusätzlichen Fahrzeugen und Personal, also Investitionen, aber auch jährlich wiederkehrende Kosten von Dutzenden Millionen Franken notwendig. Diese Aufwendungen dürfen nicht auf den ZVV-Verteilschlüssel zulasten des Kantons und sämtlicher Verbundgemeinden umgelegt werden, sondern sind ausschliesslich durch die Gemeinden zu tragen, welche die Verkehrsmassnahmen umsetzen.

Mit dem neuen Absatz 3 zu Paragraf 20 im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr schaffen wir die Voraussetzung, damit die Qualität für den ÖV erhalten bleibt und die Zusatzkosten wegen Verkehrsmassnahmen in den Städten nicht bei den Landgemeinden und dem Kanton hängenbleiben. Möchte eine Gemeinde eine Erschliessungsverbesserung oder eine Linienanpassung, die sich nicht wirtschaftlich betreiben lässt, wird ihr dies direkt in Rechnung gestellt. Legt nun eine Gemeinde oder eine Stadt dem gut rollenden öffentlichen Verkehr Steine in den Weg, ist es nichts als konsequent, diese dem ZVV erwachsenden Zusatzkosten auch nach dem Verursacherprinzip zu vergüten. Halten wir den öffentlichen Verkehr attraktiv, Kanton und Gemeinden sollen nicht für die Verkehrspolitik der Städte die Zeche bezahlen. Unterstützen Sie unsere parlamentarische Initiative, Dankeschön.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Diesen Anti-Tempo-30-Vorstoss werden wir früh genug behandeln, wenn die entsprechende Volksinitiative eingereicht ist. Nur schon das ist Grund genug für uns, hier im Kantonsrat seitens der SP keine Stimme zu geben. Aber auch inhaltlich sind wir gegen diese beiden Initiativen (*es sind zwei Volksinitiativen zu diesem Thema angekündigt*). Strassen sind mehr als Durchfahrtsachsen, darum dürfen wir sie nicht nur durch die Windschutzscheibe betrachten, auch wenn diese Windschutzscheibe gross ist und im Bus 50 Menschen sitzen. Wir betrachten Strassen und Plätze auch als Lebens- und Aufenthaltsräume. Da muss man auch in Sicherheit und ohne unnötige Beeinträchtigung durch Lärm, Luftverschmutzung oder Feinstaub leben können. Darum machen Fahrbahnverengungen und Tempo-30-Gebiete sehr viel Sinn. Wenn der öffentliche Verkehr dann auch etwas langsamer vorankommt, dann ist das eine tragbare Nebenwirkung. Wenn dadurch aber der ÖV relativ attraktiver wird und weniger Autos mit nur einer Person weniger Stau verursachen, dann ist sehr, sehr viel mehr gewonnen, denn heute sind die Staukosten relevante Kostentreiber für den öffentlichen Verkehr.

Aber diese parlamentarische Initiative ist auch nicht ganz klar formuliert. Wie ist es mit Linien auf dem Land, die durch mehrere Gemeinden fahren, und eine Linie durch drei Gemeinden fährt und eine Gemeinde eine Tempo-30-Zone einrichtet? Muss dann nur diese Gemeinde bezahlen, oder was ist mit den anderen? Das ist schwammig. Oder auch «Leistungsfähigkeit», «Qualität» und «Attraktivität» beim ÖV sind nicht ganz klar definiert. Es ist unter Umständen schön, bei einem langsamen Bus gemütlich rausschauen zu können. Auch ich will das selten, aber es ist eine Definition für Attraktivität, die wahrscheinlich hier nicht gemeint ist. Darum wird es noch viele Diskussionen in der Kommission geben und eventuell sogar vor den Gerichten.

Der öffentliche Verkehr ist eine gesamtkantonale Aufgabe, sonst müssten wir auch die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien auf die einzelnen Gemeinden anteilmässig abwälzen. Und ob dann Dänikon, Niederweningen oder wer auch immer daran Freude hätten, will ich hier lieber nicht fragen. Darum müssen allfällige zusätzliche Kosten auch von allen getragen werden, sei es für den Ausgleich der Staukosten, sei es für den Ausgleich von langsameren Geschwindigkeiten. Von der SP bekommt diese PI trotz diesem wirklich sehr schönen Titel heute keine Stimme. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die gemeinsam mit SVP und Mitte eingereichte PI will natürlich das ÖV-Angebot im Kanton Zürich absichern und vor allem einen auf das Verursacherprinzip ausgerichteten Kostenverteiler einführen, wenn nun bauliche Massnahmen Mehrkosten für den Erhalt der Leistungsfähigkeit verursachen. Aus unserer Sicht ist das Gleichgewicht beim Finanzierungsschlüssel verlorengegangen, und zwar wegen der zu erwartenden Mehrkosten durch die Einführung von Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen, welche ja bekanntlich auch die Hauptverkehrsachsen für den ÖV sind.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs des Kantons geht uns alle etwas an. An diesem beteiligen wir uns als Kanton und als FDP sehr gerne. Aber Tempobeschränkungen, vor allem eben Reduktionen auf Tempo 30, das sind meist eine durch kommunale Exekutiven, teils auch durch Parlamente und Gemeindeversammlungen beschlossene lokale Massnahmen, und die Kosten und Mehrkosten zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des ÖV müssen durch diese Kommunen getragen werden. Dass die Folgekosten von lokalen Massnahmen nicht auf den Kanton und die anderen Gemeinden abgewälzt werden dürfen, ist in unseren Augen eine Selbstverständlichkeit. Über Temporeduktionen haben wir bereits und werden wir sicherlich auch noch viel zu diskutieren haben. Für uns ist klar, dass Temporeduktionen und Tempo-30-Zonen in Ortsdurchfahrten, in Quartierzentren, vor Heimen und Schulen sicherlich eine sehr valable Alternative sind. Problematisch ist aus unseren Augen hingegen, wenn Tempo 30 innerorts auf den Hauptstrassen eingeführt wird, denn davon ist generell der Verkehr, der gewerbliche Verkehr, Blaulichtorganisationen und eben auch der öffentliche Verkehr betroffen. Den ÖV trifft es, weil er ja an Linien, an Trassen gebunden ist und daher direkt jegliche Verlangsamung aufnimmt.

Grundsätzlich betrachten wir das Thema aus einer gesamtkantonalen Perspektive. Es betrifft ja natürlich nicht nur die Städte Zürich und Winterthur, wo die Einführung von Tempo-30-Regimes gefördert wird, sondern es betrifft die ganze Bevölkerung des Kantons. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gemeinden werden künftig von einer Verlangsamung des ÖV tangiert sein, wenn dann Anschlüsse der Zubringer, beispielsweise der Busse, zu den S-Bahnen betroffen wären. Das kann nur durch einen Ausbau des ÖV-Netzes, beispielsweise mit neuen Buskursen, kompensiert werden. Uns ist der ÖV viel wert, doch dieses System – und das darf auch einmal gesagt sein – verschlingt viel Geld, sowohl für die Infrastrukturbauten wie auch im jährlichen Betrieb. Bekanntlich wird das Defizit des ZVV ja zur Hälfte vom Kanton und allen Gemeinden getragen. Die durch Temporeduktionen zu erwartenden Verzögerungen werden nun bei sinkender Angebotsqualität zu jährlich wiederkehrenden Kosten führen. Denn um den Taktfahrplan einhalten zu können, sind zusätzliche Bus- und Tramkurse und vor allem auch kostspielige Infrastrukturausbauten nötig. Und alle diese anfallenden Kosten werden gemäss dem heutigen System und dem Verteilschlüssel solidarisch von Kanton und Gemeinden getragen werden. Allein in der Stadt Zürich wird mit Mehrkosten von 15 bis 20 Millionen Franken jährlich für den Betrieb – das betrifft zusätzliches Rollmaterial und Personalkosten – gerechnet. Es ist nicht in unserem Sinne, wenn dies vom ganzen Kanton getragen werden muss. Die finanzielle Mehrbelastung wird ja noch nicht einmal von der Stadt Zürich bestritten, ja, sie hat eine Überbrückungsfinanzierung für die kommenden Jahre in Aussicht gestellt. Wir finden das aber keine gesamtkantonale Betrachtung, wenn die Stadt, ohne das Thema eigentlich zu lösen, Versprechungen zur Übergangsfinanzierung macht oder auch zur Zurückhaltung mahnt, wie jüngst bezüglich Tempo 30 auf Hauptachsen. Darauf können wir im Kanton nicht bauen. Wir wollen das Mobilitätsangebot im ÖV im ganzen Kanton attraktiv halten. Uns stört, dass mit der

Temporeduktion auch der ÖV ausgebremst wird. Und uns stört, dass die erheblichen, teils jährlich wiederkehrenden Kosten auch auf solche verteilt werden, die sie gar nicht bestellt haben. Für die Kosten sollen Gemeinden gemäss der parlamentarischen Initiative selbst aufkommen. Ein gut ausgebautes, zuverlässiges ÖV-System nützt allen Menschen im Kanton, für dieses setzt sich die FDP ein. Und es soll doch gelten: Wer befiehlt, der soll auch bezahlen. Wer Temporeduktion bestellt oder durchsetzt, soll auch für die Mehrkosten gefälligst selber aufkommen. Wir unterstützen die PI.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Tempo 30 geniesst in der Bevölkerung wesentlich mehr Support als hier im Rat. Wir haben jetzt hier als neue Gegnerschaft gegen Tempo 30 eine Allianz gefunden, die sich irgendwie sagt, ja, es sei jetzt einfach der ÖV das Problem. Ich glaube, grundsätzlich können wir sagen: Tempo 30 ist sinnvoll. Und auch die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten empfiehlt ja innerorts schon längst, dass wir von Tempo 30 als Standard ausgehen und dann auf den geeigneten Strecken das Tempo erhöhen, dort wo es sinnvoll ist; also eigentlich eine Umkehrung. Das ist natürlich nicht im Interesse von gewissen Leuten hier drinnen, die aber, glaube ich, auch nicht mehr die Mehrheit der Bevölkerung in dieser Frage repräsentieren. Denn Tempo 30 führt dazu, dass es weniger Tote und Schwerverletzte gibt, und wer will da eigentlich schon dagegen sein. Jetzt muss einfach der ÖV herhalten, um zu sagen, dass man es nicht macht. Es ist also ein Vorstoss gegen Städte und Gemeinden und gegen Tempo 30.

Wenn wir jetzt aber schauen, wie es auf dem Land aussieht, auch wenn die Begründung auf die Städte abzielt, dann stellen wir fest: Auf dem Land gibt es auch immer mehr Tempo-30-Zonen und dort haben wir häufig Buslinien, die durch mehrere Gemeinden hindurchfahren, die auf Gemeindestrassen unterwegs sind, also wo auch die Gemeinden die Möglichkeit haben, eine Tempo-30-Zone anzuordnen. Mit jeder Tempo-30-Zone – und da haben die Initianten natürlich recht – verlängert sich auch die Fahrzeit. Häufig steht dann der Bus noch einige Minuten an der Endhaltestelle, bis er dann wieder zurückfährt. Und da kann es dann sein, dass mit dieser Tempo-30-Zone, die eingerichtet wird, diese Standzeit verkürzt wird. Es führt also zu keinen Mehrkosten, sondern es verkürzt einfach die Standzeit, die der Bus steht und nicht fährt. Was passiert jetzt aber, wenn diese Standzeit dann irgendwann aufgebraucht ist, weil eine Gemeinde eine weitere Tempo-30-Zone einrichtet? Dann stellt sich plötzlich die Frage: Ja, wenn es hier Anpassung braucht, die mit einer Neuregelung der Busdurchläufe oder Busumläufe nicht aufgefangen werden kann, was häufig eben auch eine Möglichkeit ist, wer bezahlt dann diese allfälligen Mehrkosten? Beahlt es die Gemeinde, die als Letzte eine Tempo-30-Zone eingerichtet hat, während alle anderen gratis davonkommen? Wenn wir das so machen würden, dann verletzen wir das Gleichbehandlungsgebot: Eine Gemeinde muss für die Tempo-30-Zone zahlen und alle anderen nicht. Wenn wir es aber anders machen und alle Gemeinden bezahlen müssen, dann stellen wir fest: Ja, da ist die Rechtssicherheit, die verletzt wird, weil die Leute,

als sie diese Zone beschlossen haben, ja noch nicht von irgendwelchen Mehrkosten ausgehen konnten und nicht die vollständigen Informationen hatten. Der Vorstoss ist also völlig untauglich, verletzt das Gleichbehandlungsgebot oder die Rechtssicherheit, und ich bitte Sie, lehnen Sie diesen Unsinn ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Auf dem Limmatquai verkehrten bis 2004 täglich 20'000 Autos. Das Tram blieb regelmässig im Stau stecken. Dann wurde das Limmatquai für den motorisierten Verkehr gesperrt und es wurde Tempo 30 eingeführt. Dies hat die Leistungsfähigkeit und die Qualität des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöht. Ist das das Ziel der parlamentarischen Initiative? Überall, wo der ÖV im Stau steckt, wird der Stau zum Beispiel durch Fahrverbote aufgelöst und der ÖV beschleunigt? In dieser Interpretation würden wir den Vorstoss sogar noch unterstützen. Aber Halt, geht es bei diesem Vorstoss überhaupt um den ÖV? Geht es um eine Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung? Nein, der Vorstoss will keine Verbesserung im ÖV. Er fordert nur, dass die Leistungsfähigkeit und die Qualität des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt werden dürfen. Was passiert aber, wenn die Leistungsfähigkeit des ÖV nicht nur erhalten, sondern erhöht wird und durch Verkehrsanordnungen sogar beschleunigt wird? Muss dann der ZVV der Gemeinde Geld zurückbezahlen? Der Vorstoss ist reichlich unausgegoren und durch die Klimaerhitzung hoffentlich schon bald vergoren und verrottet. Wir brauchen mit der zunehmenden Siedlungsentwicklung, der Verdichtung nach innen, den Herausforderungen der Klimakrise und so weiter nicht nur Status quo beim ÖV, sondern eine Verbesserung des ÖV und eine Reduktion des MIV (*motorisierter Individualverkehr*).

Was will der Vorstoss genau verhindern? Beeinträchtigung des ÖV? Geht es nicht eher um die Beeinträchtigung des MIV? Und wo passieren Beeinträchtigungen des ÖV und wie? Hauptverursacher der Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit ist nicht die signalisierte Geschwindigkeit, sondern die Verzögerungen durch Stau, durch Ampelschaltungen, welche dem ÖV keine Priorität einräumen, zum Beispiel am Knoten Badenerstrasse/Seebahnstrasse, oder nicht genügend hohe Priorität, wie beispielsweise am Bürkliplatz. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs ist aber nicht Inhalt der PI. Wenn man das wollte, könnte man bei allen Ampelschaltungen den ÖV 100 Prozent priorisieren und in den Dörfern alle Busbuchten durch Fahrbahnhaltestellen ersetzen, denn Fahrbahnhaltestellen führen dazu, dass die Wegfahrt des Busses nicht durch den MIV beeinträchtigt wird und der Bus freie Fahrt hat. Das Feld der ÖV-Beschleunigungsmöglichkeiten ist also noch gross.

Argumentiert wird auch mit dem Paragraphen 104 Absatz 2 der Kantonsverfassung. Es gibt aber auch noch einen Absatz 1, welcher wie folgt lautet: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs.» Es besteht also eine verfassungsrechtliche Verpflichtung, den Verkehr sicher und umweltgerecht zu organisieren, zum Beispiel mit Tempo 30 aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen. Sicherheit und Lärmschutz sind auch bundesrechtliche Vorgaben, welche durch eine Formulierung im Personenverkehrsgesetz nicht ausgehebelt werden können. Wenn eine Verkehrsanordnung

aus Sicherheitsgründen oder Lärmschutzgründen erforderlich ist, so muss sie umgesetzt werden. Da müssen nicht plötzlich neue Finanzierungsmechanismen erfunden werden. Sicherheit und Lärmschutz sind Staatsaufgaben. Und wenn der ÖV auch davon betroffen ist, so ist das hinzunehmen und gemäss geltenden Finanzierungsmechanismen zu finanzieren. Wir sehen hier keinen Änderungsbedarf, wir finanzieren den ÖV gerne.

Es ist auch ein klassischer Anti-Stadt-Zürich-Vorstoss, denn nur die Städte Zürich und Winterthur haben die Signalisationshoheit und können Temporeduktionen auf ihrem Strassennetz selbstständig beschliessen. Alle anderen Gemeinden haben diese Kompetenz gar nicht. Wenn nun der Kanton auf dem Staatsstrassennetz in der Gemeinde Ottenbach beispielsweise Tempo 30 einführt, müsste dann der Kanton dem ZVV Geld bezahlen? Das tut er ja eh, da wird nur Geld von einer Tasche in die andere verschoben. Wir wollen den ÖV verbessern und hoffen, dass die PI, wenn nicht schon heute, dann spätestens nach der Beratung in der Kommission versenkt wird.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Als Stadtzürcherin aus Zürich-Nord brauche ich immer den ÖV, um in die Innenstadt zu kommen. Warum? Er ist zuverlässig, pünktlich und schnell. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Wird flächendeckend Tempo 30 eingeführt, besteht die Gefahr, dass damit der ÖV auch verlangsamt wird. Dadurch geht ein entscheidender Mehrwert des ÖV verloren und es besteht die Gefahr, dass wieder vermehrt auf das Auto umgestiegen wird. Zudem haben Tempobeschränkungen auf den Strecken des ÖV auch finanzielle Auswirkungen, wie wir bereits gehört haben. Um einen attraktiven Fahrplan und eine attraktive Frequenz einzuhalten, werden mehr Fahrzeuge und mehr Personal gebraucht. Mit dieser PI wollen wir erreichen, dass die Leistungsfähigkeit und die Qualität des öffentlichen Verkehrs hoch bleiben. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese PI.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt nicht unwesentlich von durchgehenden Transportketten und möglichst kurzen Reisezeiten ab. Und um den Modalsplit gemäss Gesamtverkehrskonzept zu verbessern, muss die Leistungsfähigkeit des ÖV nicht nur erhalten, sondern auch deutlich erhöht werden. Gleichzeitig haben aber auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion der Lärmbelastung, namentlich in Quartieren, ihre Berechtigung. Eine Abwägung der jeweiligen Prioritäten muss einzelfallweise vorgenommen werden. Je nach Situation kann ein übergeordnetes Interesse bestehen, sich für eine Temporeduktion zu entscheiden. Natürlich müssen dabei auch die finanziellen Aspekte einer solchen Massnahme thematisiert werden, denn dass Temporeduktionen für den ÖV höhere Aufwände bei Investitionen und Betriebskosten generieren können, ist eine Tatsache. Gleichzeitig sagt Paragraph 20 des PVG (*Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr*) aus, dass die Transportunternehmen und die Gemeinden entsprechend einer möglichen Nachfrage den Fahrplan verdichten und zusätzliche Linien einführen können. Dieser Passus kann auch hier als Grundlage betrachtet werden, wenn aufgrund veränderter Aus-

gangslage mehr Fahrzeuge und Personal nötig werden. Die Träger der Mehrkosten dafür per Gesetz im Voraus festzulegen, erschwert die Gewichtung von materiellen Argumenten und ist daher nicht sachgerecht. Im Prinzip müssten wir eine Diskussion über die Kriterien des ZVV-Verteilschlüssels führen. Es muss uns aber dann klar sein, dass wir damit eine Büchse der Pandora öffnen. Mit Sicherheit kämen dann noch weitere Aspekte zur Sprache, wie zum Beispiel die gerechtere Verteilung der Kosten von zusätzlichen Haltestellen oder eine höhere Beteiligung von Gemeinden bei Linien mit hoher Kostenunterdeckung. Das alles befeuert aber am Ende wohl nur die Stadt-Land-Polemik und entfernt uns vom Ziel, einen gesamthaft starken ÖV für den Kanton Zürich zu gestalten. Die EVP wird aus den genannten Gründen diese PI nicht unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was wir hier haben, ist ein Anti-Tempo-30-Vorstoss vonseiten der Bürgerlichen, wie wir ihn wahrscheinlich noch ein paarmal diskutieren müssen. Man kann auch sagen, dieser Vorstoss sei eine kantonale politische Abstraf-Aktion, wenn bestimmte Komponenten dem Kanton beziehungsweise der öffentlichen Hand Mehrkosten verursachen, um hier den ÖV beziehungsweise die Gemeinden dafür abzustrafen. Ja man könnte vielleicht das Ganze auch ein bisschen weiterspinnen: Warum sollen wir die Gemeinden nicht abstrafen, wenn sie die Bevölkerung oder die Schüler gefährden oder ihre Bevölkerung schädigen, weil sie halt kein Tempo 30 einführen? Das lässt sich sicher auch mit einer bestimmten Studie genau fixieren, ist aber genauso absurd. Wie auch immer, man soll ja ein bisschen konstruktiv sein. Jetzt schauen wir, was neben Tempo 30 den Bussen und auch dem öffentlichen Verkehr noch mehr Verspätungen und mehr Fahrzeugeinsatz fordert. Meistens und vor allem auch zu den wichtigsten Zeiten ist dies nicht Tempo 30, sondern es ist Verkehrsüberlastung, es sind Lichtsignale, auf jeden Fall zu viele Autos, es sind die zu vielen Autos in den Innenstädten. Aber woher kommen diese zu vielen Autos her? Man könnte hier darüber nachdenken: Wie kann man sicherstellen, dass hier die Kosten richtig verrechnet werden? Denn diese Verkehrsüberlastung kommt nicht von Autofahrenden, die selber in der Stadt wohnen – gut, teilweise schon –, sondern aus dem Umland. Es schneit die Autofahrer hinein über die Einfallstrassen in Winterthur, über die Frauenfelderstrasse, die Schaffhauserstrasse, Strassen mit Autobahneinfahrten, in Zürich zum Beispiel die Rosengartenstrasse, Badenerstrasse, Wehntalerstrasse. Sie verstopfen die städtischen Strassen, sie verspäten den ÖV und sie kommen aus den umliegenden Gemeinden. Warum kann man hier nicht feststellen, woher diese Autofahrer kommen, und dann diese Kosten entsprechend den Gemeinden belasten, aus denen die Autofahrer kommen? Dies wäre doch mal ein konstruktiver Vorschlag, wenn man das Ganze weiterspinnen will, dass man nicht nur Tempo 30 berücksichtigt, sondern auch die Verkehrsüberlastungen, die Staustunden, die dadurch verursacht werden. Wenn wir schon so was diskutieren, dann bitte komplett. Und dann schauen wir, wer dann wirklich mehr zahlt. Besten Dank.

Ratsvizepräsidentin Esther Guyer: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 416/2021 stimmen 63 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratsvizepräsidentin Esther Guyer: Die Geschäftsleitung wird die parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.