

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 165. Ratssitzung vom 6. September 2016

3226. 2017/158

Dringliche Interpellation der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 31.05.2017: Gegenvorschlag des Kantonsrats zur Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung», finanzielle und planerische Auswirkungen für die städtischen Projekte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs sowie Einschätzung der Folgen unter Einbezug der übergeordneten Gesetzgebung

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 576 vom 12. Juli 2017).

Simone Brander (SP) nimmt Stellung: Am 13. März 2017 hat der Kanton Zürich den Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung» beschlossen. Der Gegenvorschlag besagt, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit von einzelnen Abschnitten im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist. Die Stadt plant zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aktuell verschiedene Projekte, so etwa das Tram nach Affoltern. Das Tram wird zu einer Kapazitätsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs führen. Im dicht besiedelten Gebiet der Stadt ist es nicht möglich, bei Vorhaben wie diesem die Leistungsfähigkeit im umliegenden Strassennetz auszugleichen. Es widerspricht der Lärmschutzverordnung, die zum Beispiel Massnahmen an der Quelle fordert, und auch der übergeordneten Gesetzgebung. Zudem hat die Stadt in einer demokratischen Volksabstimmung beschlossen, dass weitere Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs getroffen werden sollen. Dazu gehören zum Beispiel neue, separate Busspuren, Spurverengungen zugunsten von Velomassnahmen oder Massnahmen für den Fussverkehr, Abklassierungen von Strassen oder Umgestaltungen von Strassen wie zum Beispiel Temporeduktionen. Dies ist so in der Verfassung der Stadt festgehalten. Die vorliegende Antwort des Stadtrats zeigt klar auf, dass die zur Diskussion stehende Änderung der Kantonsverfassung schlecht für die Stadt und für die Menschen wäre, die hier leben. Wie der Stadtrat schreibt, würde die Verfassungsänderung den Grundsätzen einer zweckmässigen Verkehrspolitik widersprechen, die sich an einer hohen Beförderungskapazität und an einem geringen Flächenbedarf pro Verkehrsmittel zu orientieren hat. Besonders Zug, Tram und Bus sind effiziente Transportmittel mit einer hohen Beförderungskapazität und einem geringen Flächenverbrauch. Sie können im Vergleich zum motorisierten Privatverkehr mehr Menschen auf weniger Raum transportieren. Der Stadtrat hielt in seiner Antwort auch fest, dass im neuen Raumplanungsgesetz des Bundes gefordert wird, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt wird. Auch der kantonale Richtplan, der unter einer bürgerlichen Mehrheit entstanden ist, setzt verbindlich fest, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden soll. Wir alle kennen das Szenario, das der Kanton der Stadt im Hinblick auf die künftige Bevölkerungszunahme vorgibt. Die Bewältigung der zukünftigen Mobilität kann nur mit der Förderung und Priorisierung effizienter Verkehrsmittel und den dafür nötigen verkehrsplanerischen Mass-

nahmen erreicht werden. Würden wir die zur Abstimmung stehende Verfassungsänderung in der Stadt wortgetreu umsetzen und den Privatverkehr entsprechend priorisieren, würde das den öffentlichen Raum, der für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht, drastisch verknappt. Dies würde zu einem Leistungseinbruch des gesamten Verkehrssystems führen, was wiederum negative Folgen für die Wirtschaft und die Bevölkerung hätte. Darum lehnt auch die SP den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab. Die völlig unnötige ideologische Zwängerei bremst den öffentlichen Verkehr aus und gefährdet die Sicherheit derjenigen, die zu Fuss unterwegs sind. Sie entmündigt die Gemeinden und verhindert eine kohärente Verkehrspolitik für die Zukunft.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Hungerbühler (CVP): Simone Brander (SP) sprach vom Strassennetz. Im zur Diskussion stehenden Verfassungsartikel geht es aber um das Staatsstrassennetz. Simone Brander (SP) liess diesen Begriff bewusst weg, weil sie weiss, dass die Änderung der Verfassung beim Staatsstrassennetz nicht das entscheidende Problem ist. Es wird in der Diskussion um die Abstimmung suggeriert, dass die Quartierstrassen überflutet werden würden. Bei der Vorlage geht es aber nicht um Quartierstrassen. Es heisst im entsprechenden Verfassungsartikel: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr.» Es geht darum, dass man das nachvollzieht, was man für die anderen Verkehrsträger schon länger hat. Wird nun behauptet, dass in den Quartierstrassen ein Chaos ausbrechen würde, ist das Schindluderei. Es geht hier nur um Staatsstrassen und um Verfassungsartikel. Es wird deswegen keine Strasse gebaut. Es geht hier um gleiche Rechte für alle Verkehrsträger. Den Vorwurf der ideologischen Zwängerei nehme ich mit Gelassenheit. Man sollte aber auch bei diesem Thema bei den Fakten bleiben.

Sven Sobernheim (GLP): Ich möchte den Blick über die Stadt hinaus öffnen. In Winterthur hat die bürgerliche Stadtratsmehrheit entschieden, dass sie den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ablehnt. Der Regierungsrat machte zuerst einen Gegenvorschlag, mit dem wir wohl alle hätten leben können. Der Kantonsrat schrieb danach die Ausgleichsmassnahme hinein. Diese hat sehr wohl auch Einfluss auf Strassen ausserhalb des Staatsstrassennetzes, wenn der Ausgleich im umliegenden Strassennetz erfolgt. Die umliegenden Strassen sind Kommunalstrassen, die dann verändert werden müssten. Die Verfassungsänderung ist deshalb abzulehnen.

Dr. Pawel Silberring (SP): Markus Hungerbühler (CVP) sprach davon, dass es sich nur um eine Verfassungsänderung handle, die nichts bewirke. Gemäss den Abstimmungsplakaten soll sie aber bewirken, dass der Stau verschwindet und der Verkehr flüssig wird. Die CVP sollte sich hier entscheiden. Ich habe auch kein Beispiel gehört, dass wir an einer Kantonsstrasse eine Änderung hingebacht hätten, die durch den Verfassungsartikel verhindert worden wäre. Ein Gegenbeispiel: Wir werden bald über die Wohnsiedlung Letzibach D sprechen. Dort soll ein Fussgängerstreifen zu einem Kindergarten führen, den wir mit einem Lichtsignal sichern möchten. Die SVP hat einen Ablehnungsantrag gestellt. Ich nehme an, das ist ein Vorbote dessen, was auf uns zukommt, falls der

Artikel angenommen würde. Jede Änderung auf einer Staatsstrasse wird dann unter Hinweis auf diesen Artikel bekämpft werden.

Derek Richter (SVP): Im Gegenvorschlag des Regierungsrats steht: «Ja zu leistungsfähigen Strassen, weil flüssiger Verkehr allen nützt.» Stehender Verkehr nützt in der logischen Schlussfolgerung niemandem. Simone Brander (SP) befürchtet, dass das Tram Affoltern nicht gebaut werden könnte. Das steht weder im Gegenvorschlag noch in der Initiative. Das Tram kann gebaut werden, aber die Kapazität im entsprechenden Perimeter muss gewährleistet sein. Zum Lärmschutz: Wir haben gesehen, dass die Birmensdorferstrasse seit ihrer Umgestaltung in ihrer Leistungsfähigkeit massiv herabgesetzt wurde. Es herrscht nun mehr Lärm als zuvor. Insofern müsste man sich dort in der logischen Folge wieder für mehr Autos aussprechen. Beim Personentransport ist der öffentliche Verkehr sicherlich ein effizientes Verkehrsmittel, wie das Simone Brander (SP) gesagt hat. Beim Warenverkehr sieht es aber anders aus. Simone Brander (SP) sprach zudem von kohärenter Verkehrspolitik. Die Verkehrspolitik in der Stadt ist alles andere als kohärent. Es war auch schon davon die Rede, dass die Sicherheit von Kindergarten- und Schulkindern gefährdet sein soll. Wenn das übergeordnete Netz funktioniert und weniger Verkehr durch die Quartiere fliesst, sollte die Antwort eigentlich klar sein. Ein weiteres Argument lautet: Wenn der Verkehr rollt, soll der öffentliche Verkehr mehr Verspätung einfahren. Das macht mich sprachlos. Ich möchte noch auf die Antwort des Stadtrats auf Frage 8 eingehen. Die Frage lautete: «Welche der Projekte, die aktuell in Planung sind, könnten vom Gegenvorschlag tangiert sein bzw. nicht mehr realisiert werden?» Die Antwort des Stadtrats lautete: «Tangiert werden wohl alle grösseren Verkehrsprojekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung.» Das impliziert für mich, dass automatisch bei jedem Bauprojekt die Leistungsfähigkeit herabgesetzt würde. Wir werden somit künftig bei solchen Projekten sehr genau auf die Kapazität achten.

Pascal Lamprecht (SP): Aus meiner Sicht streut die Initiative viel Sand in die Augen. Meine Bedenken bei dieser Initiative halten sich in Grenzen, da ich stark an der Umsetzbarkeit zweifle. Über diese wurde nur wenig gesprochen. Es ist richtig, dass wir nicht von Quartierstrassen sprechen. Doch in einer Gesamtverkehrslösung entsteht durchaus ein Einfluss auf Quartierstrassen. Wenn die Initiative strikt umgesetzt werden soll, sehe ich einen grossen Leistungseinbruch oder einen Kollaps. Ich möchte hier die Stichworte Raumverknappung oder Einschränkung des Verkehrssystems nennen. Ich frage mich auch, wo bei einer solch starren Umsetzung Progressivität oder Liberalismus verloren gegangen sind. Bei einer strikten Umsetzung müssten wir auch auf eine strikte Umsetzung der Städteinitiative pochen oder allenfalls auf staatlichen Ungehorsam gegenüber dem Kanton plädieren. Niemand möchte Stau. Die Einseitigkeit und Starrheit der Initiative schießt aus Sicht einer funktionierenden Gesamtlösung ein ökologisches, ökonomisches und verkehrstechnisches Eigengol.

Eduard Guggenheim (AL): Zwei Hinweise. Erstens: Die Antwort des Stadtrats ist umfassend und korrekt. Wer sie genau liest, muss ihr zustimmen. Zweitens: Ich fühle mich an die Diskussionen um die Autobahnen in den 50er- und 60er-Jahren erinnert. Die Autobahnen wurden als Allerheilmittel gepriesen. Sie entlasteten die Dörfer vom Durch-

gangsverkehr. Man sprach damals von tollen Fortschritten, die die Autobahnen bringen würden. Die Auswirkungen erleben wir heute in Zürich. Mit einer Verflüssigung des motorisierten Verkehrs, insbesondere des motorisierten Autoverkehrs, wird die Situation auf keine Art und Weise verbessert. Die Überflutung der Stadt mit Autos wird zunehmen. Die Autos stauen in den Quartierstrassen. Sie behindern den öffentlichen Verkehr. Ich würde mich nicht wundern, wenn der Stadt-Land-Graben in der Abstimmung entsprechend zum Ausdruck kommen würde.

Andreas Egli (FDP): Die Abstimmung wird aus meiner Sicht bei einem Ja nicht alle Hoffnungen der Befürworter erfüllen. Bei einem Nein wird es umgekehrt auch nicht zu einem unmittelbaren Zusammenbruch des Strassenverkehrs kommen. Wir haben in der Verfassung zahlreiche Bestimmungen und zahlreiche Interessen zu berücksichtigen. In der Verkehrskommission erlebe ich regelmässig, dass die Interessen der privat motorisierten Verkehrsteilnehmer grundsätzlich keine Rolle spielen. Es kann uns vorgerechnet werden, dass eine Verspätung eines Trams umgerechnet auf ein Jahr Millionenkosten verursacht und man deshalb jegliche Massnahmen ergreifen muss, um dies zu verhindern. Auf der anderen Seite ist es selbstverständlich, dass bei allen Privaten, die beruflich und geschäftlich im Verkehr stecken bleiben, die gleichen Kosten anfallen. Doch wenn dort keine Interessenabwägung durch die Verfassung vorgeschrieben ist, wird diese auch nicht gemacht. Am Schluss haben wir seltsame, einseitig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Interessenabwägungen. Dies möchte die Initiative verhindern. Man sollte hier keine Panik verursachen. Es wird keine Autobahn unmittelbar vor einem Kindergarten geben. Man wird auch keine Fussgängerstreifen an sinnvollen und notwendigen Situationen verhindern. Es wird Berücksichtigung finden, dass man die Durchgangsstrassen freihält, auf den Staatsstrassen einen Verkehrsfluss ermöglichen kann und die Automobilisten und Töfffahrer nicht in die Quartiere treibt.

Urs Fehr (SVP): Simone Brander (SP) warf uns vor, wir würden irgendwelche Ideologien vertreten. Alle Parteien vertreten ihre Ideologien. Das ist normal und liegt im Kern der Sache. Jede Partei ist überzeugt, dass ihre eigene Ideologie richtig ist für die Bevölkerung. Das Votum von Eduard Guggenheim (AL) fand ich beinahe beängstigend. Ich stelle die Frage, wo die Autos wären, wenn die Autobahnen um Zürich nicht gebaut worden wären, und ob man die Autos verbieten oder diktatorische Massnahmen ergreifen würde. Als es um die Planung der Westumfahrung ging, forderten die Grünen, dass der Uetlibergtunnel höchstens zweispurig sein dürfe und so weiter. Diese Verkehrspolitik wäre verheerend gewesen. Es muss unser Ziel sein, zu kanalisieren, damit in den Quartieren kein grosses Verkehrsaufkommen herrscht. Der Verkehr gehört auf die Hauptstrassen, auf die Autobahnen, auf die Umfahrungsstrassen. Dort soll er fließen. Man sollte ihn dort nicht schikanieren. Der Verkehr ist nun einmal da und wir müssen schauen, wie wir am besten mit ihm umgehen. Er gehört auf die Hauptverkehrsachsen und nicht ins Quartier. Wenn aber überall seltsame Ideen mit Tempo 30 eingeführt werden, benutze ich die Hauptstrasse auch nicht mehr. Die Auswirkung bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ist überdies nicht verhältnismässig. Bei kriminellen Ausländern wird immer von Verhältnismässigkeit gesprochen. Aber wenn man auf der Bellerivestrasse 16 km/h zu schnell fährt, wird einem der Ausweis entzogen. Man sollte hier etwas mehr gesunden

Menschenverstand walten lassen. Es handelt sich im Übrigen um eine kantonale Abstimmung. Es sei dahingestellt, warum wir hier in diesem Ausmass darüber diskutieren.

Dr. Davy Graf (SP): *Es mag eine kantonale Abstimmung sein, die Stadt wird aber davon sehr stark tangiert. Es liegt eine gemeinderätliche Interpellation vor. Es ist richtig, dass wir Raum haben für diese Diskussion. Die Vorgeschichte der Vorlage war eine Slalomfahrt. Der Text sprach von überkommunalen Strassen, es war aber etwas anderes gemeint. Darauf folgte seitens des Regierungsrats eine gute Antwort: Der Vorrang eines Verkehrsmittels gegenüber den anderen sei gar nicht möglich, weil es sehr viele Vorgaben vom Bundesrecht, aber auch vom kantonalen Recht, von den Richtplänen geben würde, die uns vorgeben, dass die Verkehrslast insbesondere in den urbanen Zentren stark auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden muss. Mit dem zur Diskussion stehenden Verfassungsartikel wird dies torpediert. Derselbe Regierungsrat, der zuerst sagte, der Vorrang sei nicht möglich, sagte dann später, dieser sei möglich, da er nun für alle Strassen im Kanton gelte. Andreas Egli (FDP) traf den wunden Punkt selber. Er sprach davon, dass man keinem Verkehrsmittel den Vorrang geben sollte. Doch genau das passiert. Gerade in dichten, urbanen Zentren wie Zürich gibt es keine unmittelbare Umfahrung. Es wird staatlich verordneter Umlagerungsverkehr in die Quartiere fließen. Es ist wichtig, dass die anderen Städte im Kanton Zürich dies auch erkennen. Es ist das Ende einer aktiven Gestaltung des Verkehrs in den Gemeinden und letztendlich eine Verlagerung in die Gerichte, die einen grossen Bürokratieaufwand mit sich bringt und Jahre dauern wird.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Einige Voten triefen regelrecht von Ideologie. Urs Fehr (SVP) wies darauf hin, wie wenig passieren muss, damit einem der Ausweis entzogen wird. Das ist nichts anderes als eine bewusste Strategie. Man will die Regelungsdichte heraufsetzen und das Tempo auch dort limitieren, wo dies keinen Sinn macht. Das Ziel ist nicht der Schutz der Wohnbevölkerung. Das Ziel ist, dass man möglichst viele Fahrausweise entziehen kann und die Mobilität sinkt.*

Markus Hungerbühler (CVP): *Ich gehe persönlich nicht mit jedem der nun vorgetragenen Exkurse einig. Wir sollten uns um die Sache an sich kümmern. Es geht nicht um einen Ausbau von Staatsstrassen. Es geht um den Erhalt der bestehenden Leistungsfähigkeit. Die SP bezeichnet es als unsinnig und nimmt es mit der Wahrheit nicht so genau. Vom Grundsatz her bin ich nicht der Meinung, dass wir nur Autos als Verkehrsträger brauchen. Wir brauchen alle Verkehrsträger. Sie haben alle ihre Berechtigung. Wenn aber alle anderen Verkehrsträger ausser dem motorisierten Individualverkehr gefördert werden sollen, sollte man auch beim motorisierten Individualverkehr schauen, dass er gerecht behandelt wird. Es braucht von allen Seiten Flexibilität. Wir finden nicht, dass das Auto grundsätzlich schlecht ist und man es bekämpfen muss. Es braucht alle Verkehrsträger. Deshalb ist es wichtig, dass dieser Artikel, der sehr gemässigt ist, in die Verfassung kommt. Es geht nicht um eine Kapazitätserweiterung.*

Derek Richter (SVP): *Pascal Lamprecht (SP) brachte einen guten Punkt in die Diskussion ein: Ökologie. Stau ist absolut kontraproduktiv für Ökologie. Er nützt niemandem. Es*

6 / 6

ist wieder einmal an der SVP, die Ursache zu nennen: Die Masseneinwanderung. Niemand muss uns vorschreiben, mit welchem Verkehrsmittel wir uns fortbewegen. Je nach Situation wähle ich ein anderes Verkehrsmittel. Von einem Arbeitslosen wird verlangt, dass er für eine mögliche neue Arbeitsstelle pro Weg zwei Stunden Wegzeit auf sich nehmen müsse. Das sind vier Stunden pro Tag. Es geht uns alle etwas an, wenn Stau herrscht. Wenn der Verkehr nicht mehr läuft, bezahlen wir alle dafür: Produktpreise steigen, Arbeiter leiden, Gemeinkosten steigen, Lohnerhöhungen können nicht mehr gewährt werden. In der Schweiz kostet dies über eine Milliarde Franken, im Kanton Zürich über 260 Millionen Franken. Das bringt niemandem etwas. Dr. Davy Graf (SP) spielte in seinem Votum die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander aus. Das ist unverantwortlich. Wir wollen keinen Verkehrsträger bevorzugen oder benachteiligen, so wie dies bei der ideologischen Velopolitik vorkommt.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat