

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 65. und 66. Ratssitzung vom 25. September 2019**

### **Gemeinsame Behandlung der zwei Geschäfte GR Nr. 2019/110 und 2019/223**

#### **1718. 2019/110**

**Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) vom  
20.03.2019:**

**Optimierung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist Vorsteherin des Sicherheitsdepartements des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2019/110 und 2019/223.

***Dr. Pawel Silberring (SP)** begründet das Postulat 2019/110 (vergleiche Beschluss-Nr. 1047/2019): Der Anstoss für das Postulat geschah einem Anlass des Gemeinderats hinter den Kulissen, an dem wir die Leitstelle der VBZ besichtigten. Wir erfuhren, wie wichtig die einstmals umstrittene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei der Verkehrssteuerung für ein funktionierendes Verkehrssystem ist. Gleichzeitig gibt es aus Sicht der Praktiker, die das System betrieben, ungenutzte Optimierungsmöglichkeiten. Das ist so, weil das System vor allem für Spitzenzeiten optimiert ist. Dagegen ist eigentlich nichts einzuwenden. In verkehrsärmeren Zeiten jedoch sind Massnahmen möglich, die eine andere Priorisierung einsetzen würden. Es sind verkehrsärmere Zeiten am Morgen, am Abend oder auch am Wochenende. Eine kurze Nachfrage am gleichen Abend bei einem Buschauffeur ergab schnell ein Beispiel. Wenn der Bus 161 am Bürkliplatz losfährt, erhält er für das Einbiegen der Talstrasse in den General-Guisan-Quai keine Priorisierung und verliert bis zu einer Minute. An Stossverkehrszeiten ist an diesem Verkehrspunkt nicht viel zu machen. Abends um zehn Uhr wäre es hingegen problemlos möglich, dem Bus die Fahrt freizugeben. Für die übrigen Verkehrsteilnehmer würde sich die Grünphase leicht verschieben, ansonsten entstehen jedoch keine Nachteile. Analoge Beispiele können viele gefunden werden und die Fahrerinnen und Fahrer der VBZ wissen, wo diese sind. Wir wollen anregen, dass dieses Wissen genutzt wird und das Priorisierungssystem feiner abgestuft wird, damit auch während den verkehrsärmeren Zeiten eine Beschleunigung möglich wird. Der Einbezug der Praktiken ist uns dabei ein spezielles Anliegen. Ob es digital oder mit klassischem Zettelbriefkasten erfolgen soll, spielt dabei keine Rolle. Wir wünschen uns eine Umsetzung, bei der die entsprechenden Leute Vorschläge machen können. Der Zeitgewinn mag in verkehrsarmen Zeiten gering sein. Die Auswirkungen sind es jedoch nicht. Es kann sein, dass eine knappe Umsteigebeziehung plötzlich verlässlich wird und gleichzeitig ist im System ZVV jede gewonnene Minute bares Geld wert. Wir wollen, dass dieses Potenzial genutzt wird.*

**Christoph Marty (SVP)** begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 10. April 2019 gestellten Ablehnungsantrag zu GR Nr. 2019/110: Der öffentliche Verkehr in Zürich wird gegenüber den anderen Verkehrsträgern sehr stark priorisiert. Jetzt soll er noch weiter priorisiert werden. Der Anteil des öV an der gesamten Personenbeförderungsleistung ist deutlich unter 50 Prozent und wird das wohl auch bleiben. Denn der motorisierte und der nichtmotorisierte Individualverkehr bietet Möglichkeiten, die der öV niemals bieten werden kann. Es handelt sich um einen weiteren Vorstoss der Vertreter der Partei, die nach aussen «für alle statt für wenige» propagiert, sich dann jedoch konsequent für Partikularinteressen einsetzt. Wir wollen dabei nicht mitmachen. Wir setzen uns für alle Verkehrsteilnehmer ein und sind nicht bereit, die einen zu Lasten der anderen auszuspielen. Die wahre Motivation hinter dem Vorstoss, so mein Verdacht, ist der typische Versuch, den MIV (Motorisierter Individualverkehr) weiter auszubremsen. Während der öV priorisiert wird, sollte der MIV warten. Der Verkehrsfluss kollabiert bereits heute immer wieder vor allem während den Stosszeiten. Das sollte nicht nur in Kauf genommen werden. Zusätzlich soll vorsätzlich Sabotage betrieben werden. Wenn das Tiefbauamt mit der gezielten Zerstörung von Strassenverkehrsinfrastrukturen aufhören kann, käme das auch dem öV zugute. Wenn die Strategie der Kap-Haltestellen und des Mischverkehrs endlich aufgegeben wird, wird das bereits zu erheblichen Priorisierungseffekten führen. Die künstliche und unsinnige Behinderung für den öV und den MIV wird ein Stück weit beseitigt. Es wird der Einsatz von neuen Technologien für die Verkehrssteuerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs gefordert. In der Spezialkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) befassten wir uns mit dieser Fragestellung bereits eingehend. Ein anderer Vorstoss liegt vor, der das bestehende transponderbasierte System durch ein GPS-basiertes ersetzen will. Die Vertreter der VBZ konnten uns detailliert darlegen, dass ein neues System nichts leisten kann, was das bestehende bereits kann. Warum sollte also etwas, das tadellos funktioniert, mit etwas ersetzt werden, von dem nicht bekannt ist, ob es auch tatsächlich wie gefordert funktioniert und ausserdem nicht gratis ist? Auch die Aussage, dass eine Beschleunigung auch finanziell vorteilhaft sei, da in kürzerer Zeit mehr Personen transportiert werden können, entspricht einem Partikularinteresse. Während die einen fast nichts gewinnen, verlieren die anderen massiv. Diese Ausgrenzungs- und Diskriminierungsspiele wollen wir nicht unterstützen. Die Postulanten regen an, «neue Chancen der Digitalisierung für eine Optimierung der Verkehrsleitung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen.» Mir kommt es vor, dass wenn hier keine soliden Argumente eingebracht werden können, die «Digitalisierung» als Argument verwendet wird.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 66, Beschluss-Nr. 1718/2019).

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 65, Beschluss-Nr. 1718/2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2019/110 und 2019/223.

**Dominique Zygmunt (FDP)** begründet das Postulat 2019/223 (vergleiche Beschluss-Nr. 1287/2019): Wie schnell kommt man in Zürich von A nach B? Welche Faktoren bestimmen, welches Verkehrsmittel man dabei wählt? Nicht nur die Bequemlichkeit und

der Preis sind entscheidend, sondern auch die Zeit. Die Geschwindigkeit bestimmt wesentlich, ob der öffentliche Verkehr (öV) attraktiv ist und so seine zahlreichen Vorteile für Mobilität und Ökologie ausspielen kann. Eigentlich sollte man meinen, wir hätten heute ein schnelles Mobilitätssystem. Ein Blick in die Statistik widerspricht aber leider dieser Annahme. Das Städteranking von Avenir Suisse attestiert Zürich zwar den schnellsten öV der Schweiz. Dieser öV ist aber lediglich 8,2 Kilometer pro Stunde schnell. Das ist eine Folge der hohen Nachfrage nach Mobilität und der guten Leistungen des öV. Nimmt die Reisezeit um 10 Prozent zu, sinkt die Nachfrage nach öV um 6–10 Prozent. Das sind keine guten Aussichten für den öV in Zürich. Wir wollen in Zürich vorwärtskommen, Tram und Bus sind umweltfreundliche, effiziente und beliebte Verkehrsmittel. Wir fordern den Stadtrat auf, eine Strategie zu entwickeln, wie die Geschwindigkeit erstens erhöht werden kann und zweitens, als Mindestanforderung, wie eine weitere Verlangsamung des öV verhindert werden kann. Der Stadtrat soll die Möglichkeiten, Risiken und Chancen der einzelnen Massnahmen aufzeigen. Wir sind bewusst ergebnisoffen. Wir denken an Optimierungen, neue technologische Entwicklungen, vielleicht sogar neue Verkehrsträger. Das vorher besprochene Postulat 2019/110 von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) verfolgt eine ähnliche Stossrichtung. Es will Tram und Bus schneller machen, wobei statt einer Strategie konkrete Massnahmen vorgeschlagen werden. Für uns ist das akzeptabel, aber nicht hinreichend. Für eine tatsächliche Beschleunigung des öV müssen wir heute Abend beiden Postulaten zustimmen. Eine parteipolitisch motivierte Zustimmung zu nur einem Postulat würde der Sache nicht gerecht. Der Faktor Zeit, den das Postulat der FDP anspricht, gewährleistet die Attraktivität des öV.

**Christoph Marty (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag zu GR Nr. 2019/223: Trotz eines massiv höheren Verkehrsaufkommens hat es die VBZ geschafft, dass die Busse und Trams heute schneller sind als vor Jahrzehnten. Wir haben ein ausgezeichnetes öV-Angebot, das bestens unterhalten ist und laufend ausgebaut wird. Dass der öffentliche Personennahverkehr eine gewisse Langsamkeit mit sich bringt, liegt auch an der relativen Kleinräumigkeit unserer Stadt. Das Postulat besteht nur aus Phrasen. Warum sind wir gegen dieses wohlklingende und auch harmlose Postulat? Unsere Partei ist eine dezidierte Gegnerin des konstanten Wachstums der Verwaltungstätigkeit. Unsere Ablehnung ist ein Beitrag dazu, die Verwaltung nicht mit der Bearbeitung solcher sinn- und zweckfreien Übungen zu belasten.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Richard Wolff:** Wir leben in spannenden Zeiten. In kurzer Zeit haben sich viele neue Ansichten durchgesetzt und sind zu Mainstream geworden. Ausdruck davon ist der Vorstoss heute Abend, in dem sich die FDP für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs einsetzt. Ich unterstütze diesen Vorstoss sehr. Wie könnte denn der öV auch tatsächlich beschleunigt werden? Lichtsignalbevorzugung, mehr Kurse, neue Linien, mehr eigene Trassees und Spuren. Das alles braucht mehr Raum, mehr Zeit und

*vor allem mehr Platz. Um diesen Platz schaffen zu können, braucht es einen Paradigmenwechsel. Wir müssen die Stadt neu betrachten. Wir können sie nicht mehr unter den Vorzeichen der autogerechten Stadt anschauen. Das haben wir jetzt 70–80 Jahre lang getan und die Stadt nach den Bedürfnissen der Autos gebaut. Die Fussgänger wurden auf das Trottoir gedrängt und die Velofahrer ganz von der Strasse vertrieben. Nun bläst aber ein anderer Wind. Wir müssen die gleiche Stadt aus einer anderen Perspektive anschauen. Lassen Sie mich den Begriff des «Gestalt-Switch» kurz darlegen. Auf den Bildern von M. C. Escher sieht man je nach Perspektive auf dem gleichen Bild entweder Vögel oder Fische. In unserem Fall ist es nun die gleiche Stadt, bei der man aber nicht mehr zuerst das Auto sieht, sondern die Fussgängerinnen, den öV und das Velo. Wenn wir die Stadt mit dieser klimafreundlichen Brille betrachten, müssen wir die ökologischen Verkehrsmittel fördern. Gleichzeitig wächst die Stadt: Es wohnen und arbeiten mehr Leute hier, wir haben mehr Besucherinnen aus der Umgebung und dem Ausland. Wir müssen also mehr Leute auf der gleichen Fläche transportieren. Wir müssen also den öffentlichen Raum anders verteilen. Woher nehmen wir den Raum, was verteilen wir neu? Wir verschmälern nicht die Trottoirs. Wir heben auch nicht die Tramtrassees auf. Übrig bleiben Fahrbahn-, Spuren- und Parkplatzflächen. Wir müssen uns auf öV, Fuss- und Veloverkehr, Bäume, Boulevard-Cafés und den Güterumschlag konzentrieren. Diese Neubetrachtung der Stadt müssen wir zusammen mit den Interessensgruppen und dem Kanton vornehmen. Das Ziel ist der Ausbau des öV, Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität, attraktive und sichere Quartierzentren und begrünte Plätze. Wo immer möglich, müssen die Strassen und Plätze entsiegelt und wasserdurchlässig gemacht werden. Wir brauchen mehr und sicherere Velowege. Die Chancen, dass es uns gelingt, die Stadt neu zu gestalten, stehen gut. Wir haben die Ressourcen, das Knowhow und den Willen. Dieser Vorstoss zeigt das.*

Weitere Wortmeldungen:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Ich freue mich auf die von STR Richard Wolff skizzierte Handlungsänderung. Die SP war immer für die Beschleunigung des öV, bisher aber ohne Unterstützung der FDP. Euphorie kommt ob des Postulats der FDP nicht auf. Die geforderte Beschleunigung wird sogleich wieder eingeschränkt durch den Zusatz, dass mindestens eine weitere Verlangsamung abgewendet werden soll. Soll nun Gas gegeben oder gebremst werden? Der Auftrag an den Stadtrat ist diffus. Wer mehr wissen will, muss in den Begründungen nachschauen. Die FDP anerkennt, dass der öV nur noch langsam unterwegs ist. Es bleibt aber unklar, was das Ziel ist. Will man Beschleunigung, die nicht weh tut? Will man unter keinen Umständen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wehtun? Der Stadtrat ist in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 2018/494 von Markus Knauss (Grüne) und mir viel konkreter geworden. Im Wesentlichen ergab sich daraus, dass die VBZ jede Menge detaillierte Daten hat. Es fehlen aber noch die konkreten Hinweise auf Massnahmen, mit denen Abhilfe geschaffen werden könnte. Wir haben damals auch nach den Zusatzkosten aufgrund von Behinderungen durch den Autoverkehr und Eigenbehinderungen gefragt. Die jährlichen Mehrkosten sind mit 21 Millionen Franken beziffert, ein riesiges Sparpotenzial. Das Argument, es sei kein Geld für Angebotsverbesserungen vorhanden, sticht deshalb nicht. Bei den Investitionen betragen die Mehrkosten 138 Millionen Franken. Das entspricht 21 Trams, 15*

*Trolleybussen und 14 Dieselmussen. Gleichzeitig ist die Trambeschaffung verzögert, es fehlen Trams für die verlängerte Linie 2 nach Schlieren und die Linie 8 über die Hardbrücke. Mein Fazit ist: Die VBZ weiss genau, wo es klemmt – ich bin mir aber nicht sicher, ob sie Klartext spricht. Wer die Ursachen für die Störungen kennt, sollte daraus ableiten können, welche Massnahmen dagegen ergriffen werden könnten. Das fordern auch die Dienstabteilung Verkehr des Sicherheitsdepartements und das Tiefbauamt (TAZ). Wir möchten einen griffigen Vorstoss und schlagen deshalb eine Textänderung vor. Die Passage «mindestens aber eine weitere Verlangsamung abgewendet» ist zu streichen. Stattdessen soll folgender Satz angehängt werden: «Die Strategie soll dabei klimaschützenden Strategien wie namentlich der Veloförderung und der Verkehrsberuhigung nicht widersprechen, insbesondere soll die Einführung von Tempo 30 nicht verhindert werden, zumal eine Verflüssigung des Verkehrs dem öV dient.» Mit dieser Textänderung sind wir bereit, das Postulat zu unterstützen, andernfalls lehnen wir es ab.*

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP):** *Ein Vorstoss möchte den öV bevorzugen und optimieren, der andere möchte ihn eventuell schneller machen, oder zumindest nicht langsamer, wenn denn keine Risiken dagegensprechen. Wir unterstützen beide mit unterschiedlicher Euphorie. Wir sind etwas verblüfft über die Debattenplanung. Das SP-Postulat 2019/110, das auf die Motion 2018/503 der Grünliberalen explizit Bezug nimmt und auf der Traktandenliste verknüpft ist, wird zusammen mit dem FDP-Trittbrettfahrer-Postulat debattiert. Wir hätten gerne beantwortet, warum unsere Motion – die vorschlägt, dass wir mit Innovationskraft eine Vorbildrolle übernehmen für eine klimaschonende, intelligente Mobilität – nicht erwähnt wird. Wir unterstützen aber trotzdem die gemeinsame Überweisung dieser Postulate. Für uns Grünliberale bietet eine Stadt enorm viele Möglichkeiten für ein ressourcenarmes, aber trotzdem gutes Leben. Wir sollten deshalb die Rahmenbedingungen so setzen, dass möglichst viele Leute die Chance bekommen, in einer Stadt der kurzen Wege ihr Zuhause zu finden. Idealerweise wären Arbeit, Wohnen und Freizeit fussläufig oder per Velo erreichbar. Ehrlicherweise müssen wir uns eingestehen, dass Verdichtung primär am Stadtrand geplant ist. Die Leute werden also nach wie vor auf motorisierte Mobilität angewiesen sein. Unsere Aufgabe ist es, diese Mobilität so klimaverträglich wie möglich zu gestalten. Diesbezüglich liegt es aber auch auf der Hand, dass der öV das effizienteste Verkehrsmittel ist. Der öV muss durch Fahrplanzuverlässigkeit seine Attraktivität behalten können. Dies ist aktuell leider nicht immer der Fall. Aus unserer Sicht liegt das Hauptproblem nicht im Spurabbau beim MIV oder dem Bau von Velowegen, sondern in der wachsenden Anzahl von Individualpendlern. Aus unserer Sicht muss man deswegen in erster Linie den effizienten und klimaschonenden öV gegenüber dem ineffizienten MIV priorisieren. Wir sind zuversichtlich, dass wir aus technischer Sicht so weit sind, dass es möglich ist, mit intelligenten Lösungen den Verkehr entsprechend zu steuern und zu optimieren. Ergänzend muss eine Lösung für das Stosszeiten-Problem gefunden werden. Das ist eine sehr wichtige Herausforderung, die wahrscheinlich mit einem Postulat alleine nicht gelöst werden kann. Neben innovativen neuen Lösungen muss hier ein generelles Umdenken stattfinden, dessen Verantwortung nicht allein bei der Kommunalpolitik angesiedelt werden kann.*

**Markus Knauss (Grüne):** Ich bin froh über das Votum von STR Richard Wolff, der von einem Paradigmenwechsel spricht. Allerdings muss man festhalten, dass dieses Parlament schon längere Zeit an diesem Paradigmenwechsel arbeitet. Ich erinnere an das Konzept «Stadtverkehr 2025», mit dem wir den Anteil des MIV massiv senken wollen. Der Stadtrat hat diese Initiative seinerzeit noch abgelehnt. Auch die Volksinitiative «Züri Autofrei» lehnt der Stadtrat ab. Am 9. Februar 2020 wird über den Rosengartentunnel abgestimmt. Der Stadtrat befürwortet diesen. Das alles passt nicht so ganz zu dem proklamierten Paradigmenwechsel. Wer sagt, der Autoverkehr soll zurückgedrängt werden und gleichzeitig eines der übelsten Strassenprojekte unterstützt – das geht nicht ganz auf. Bezüglich des Historischen Kompromiss sind wir gespannt, was der Stadtrat im kommunalen Verkehrsplan vorschlägt. Eine Mehrheit dieses Parlaments wird den Historischen Kompromiss endgültig erledigen wollen. Beim Veloverkehr sind wir uns über die Stossrichtung einig, aber was die Umsetzungsgeschwindigkeit und -konsequenz der Velostadt Zürich angeht, sind wir mit dem Tiefbauamt in ständigen Verhandlungen. Bei den beiden ersten Postulaten geht es um eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Seit 12–13 Jahren ist die FDP für den öffentlichen Verkehr in dieser Stadt zuständig. Der ehemalige freisinnige STR Andres Türler oder STR Michael Baumer hätten schon lange eine Strategie präsentieren können. Stattdessen schickt die Partei Dominique Zygmont (FDP) vor, der noch nicht lange im Parlament sitzt und nicht für diese Versäumnisse haftbar gemacht werden kann. Es ist schon lange bekannt, dass beim öV Probleme bestehen, und Hans Jörg Käppeli (SP) hat richtigerweise auch auf die finanziellen Folgen davon aufmerksam gemacht. Wir haben in dieser Stadt ein Hauptproblem: zu viele Autos. Fakt ist, dass all die vorgeschlagenen Busspuren und technologischen Hilfsmittel ohne Reduktion des MIV wirkungslos bleiben werden hinsichtlich einer Beschleunigung des öV. Wir unterstützen die beiden Postulate mit der Textänderung von Hans Jörg Käppeli (SP).

**Stephan Iten (SVP):** Dieser Vorstoss ist wirklich etwas unglücklich. Falls der Vorstoss durchkommt, werden sich STR Richard Wolff und STR Michael Baumer freuen, den öV ausbauen zu können. Das hat den Bau von mehr durchgehenden Busspuren und Parkplatzabbau zur Folge. Spurabbau bedeutet Stau, Stau bedeutet mehr Emissionen. Die FDP ist ja angeblich die Gewerbeartei. Ist es Euer Ziel, dass das Gewerbe im Stau stehen muss? Der Vorstoss wird dem Klima zudem kein bisschen helfen. Ich schlage der FDP vor, den Vorstoss zurückzuziehen.

**Andreas Egli (FDP):** Ein Hinweis an STR Richard Wolff: Lebenswertere Fussgängerzonen sind durchaus ein erstrebenswertes Ziel, aber in diesem Postulat der FDP geht es um nichts anderes als um die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs. Hier soll etwas getan werden. Wir sind gegen ein Ausspielen von verschiedenen Mobilitätsteilnehmern, es sollen nicht einzelne davon ausgebremst werden. Vor diesem Hintergrund sind wir nicht bereit, die Textänderung anzunehmen.

**Sven Sobernheim (GLP):** In einem Punkt muss ich Andreas Egli (FDP) deutlich widersprechen. Ich finde die Grundsatzdebatte spannend und richtig und wichtig. Ich möchte einen Ausflug in den Kantonsrat machen. Die GLP hat in der letzten Legislatur eine U-Bahn gefordert, einen Mittelverteiler. Der Regierungsrat winkte ab mit dem

*Hinweis auf viel zu hohe Kosten: 100 Millionen Franken pro Kilometer. Der Mittelverteiler wäre genau, was wir bräuchten, denn ein Problem des öV ist der geringe Haltestellenabstand in der Stadt. Wir brauchen eine Ergänzung. Unser jetziger öV ist zu langsam, weil wir uns zu sehr auf die S-Bahn fokussiert haben, die wie Tram und Bus alle paar Meter halten soll. Wir brauchen ein System dazwischen. Da müssen wir endlich mutiger werden. Obwohl wir in den 1970er-Jahren die Abstimmung über die U-Bahn verloren haben, müssen wir nochmals grundsätzlich über das System diskutieren, über eine Ringbahn um die Stadt herum mit Auswüchsen bis nach Wetzikon oder Bülach. Wir kommen nicht weiter, wenn wir uns darauf beschränken, das Tram zwei Kilometer pro Stunde schneller machen zu wollen. Wir unterstützen beide Vorstösse, auch mit der Textänderung der SP. Für uns, die den Mittelverteiler wollen, ist diese Diskussion aber müssig. Wir müssen in eine neue Infrastruktur investieren.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Laut dem Votum von STR Richard Wolff wurde die Stadt ganz nach dem Gusto des MIV gebaut. Ich erinnere daran, dass es eine Planung für eine Tiefbahn gab, die an der Urne abgelehnt wurde. Das Argument der SP war damals, dass die Tiefbahn nur Platz mache für mehr Autoverkehr. Was wir heute dringend brauchen könnten, wurde damals mit diesem hanebüchenen Argument abgelehnt. Es könnte mit wenig viel gewonnen werden bezüglich einer Beschleunigung des Verkehrs. Wer um 00.28 Uhr mit dem Zug aus der Westschweiz ankommt, verpasst das letzte Tram. Man könnte mit einem zusätzlichen Kurs viel zur Beschleunigung beitragen. Es ist unglaublich, wie schlecht die Verbindungen sind. Ich verstehe die Lobhudelei der öffentlichen Verkehrsmittel nicht. Wenn es um die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs geht, hört man Erstaunliches. Massnahmen wie eine Verteuerung des Generalabonnements oder eine generelle Einschränkung der Mobilität sind nichts anderes als Bestrebungen, unsere Freiheit einschränken zu wollen. Verschiedene Lebensentwürfe sind zu respektieren. Der Rayon einer vierfachen Mutter ist halt auf Wohnung, Kinderspielplatz und vielleicht noch ein Flüslein für Spaziergänge beschränkt. Paare, die auf Kinder verzichten haben, damit sie reisen gehen können, haben mit dem Verzicht auf Kinder einen Beitrag zu weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet. Wer denen die Mobilität verbieten will, zieht ihnen den Teppich unter den Füßen weg. Sie bekommen für ihren Verzicht keine Gegenleistung. Wer so umerziehen und bevormunden will, kippt vom Autoritären ins Totalitäre. Das ist das Bedenkliche an der Klimadebatte. Wenn man sich einsetzt für ein ökologisches Projekt wird immer mehr gefordert. Das führt zu Gegenreaktionen und damit ist dem Klima nicht gedient.*

**Res Marti (Grüne):** *Wir unterstützen den Vorstoss der SP zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Etwas kritischer sind wir gegenüber dem Vorstoss der FDP. Es liegt nicht am Absender, sondern an der Botschaft. Ich finde den öV in der Stadt schnell genug. Wir brauchen keine Beschleunigung des öV, sondern eine Stabilisierung des öV-Fahrplans. Ob das Tram eine Minute mehr oder weniger braucht, spielt für mich keine Rolle. Ich muss mich aber darauf verlassen können, dass das Tram pünktlich ankommt und nicht zehn Minuten Verspätung hat, weil es am Albisriederplatz im Stau stand und ich deswegen den Anschluss am Hauptbahnhof verpasse. Das führt zu Unzufriedenheit mit dem öV-System. Wir wollen nicht, dass der öV durch die Wohnquartiere rast. Beim Vorstoss der FDP muss vermutet werden, dass es sich um ein kleines trojanisches*

*Pony handelt, dass im entscheidenden Moment Tempo 30 verhindern will. Tempo 30 verlangsamt den öV nicht massgeblich, im Gegenteil: im Idealfall ist er aufgrund des flüssigeren Verkehrs sogar schneller. Ohne Textänderung werden wir dem Vorstoss nicht zustimmen.*

**Stefan Urech (SVP):** *Die Verzögerung, die die SVP durch das Verlesen von drei Fraktionserklärungen verursacht hat, ist nicht zu vergleichen mit der Zeit, die wir damit verbringen, uns mit politisch attraktiven Plattitüden-Vorstössen wie diesem zu beschäftigen. Dieser ist einer von vielen Vorstössen, der durch einen Aktivismus im Hinblick auf das Klimathema entstanden ist, bei dem alle das Gefühl hatten, jetzt auch noch etwas bringen zu müssen. Euer Aktivismus hat mir nur den Feierabend gestohlen und den Steuerzahlern ein paar Tausend Franken.*

**Stephan Iten (SVP):** *Für mich als Unternehmer sind Tempo 30 und die öV-Priorisierung grosse Einschränkungen. Der SVP wurde vorgeworfen, heute Abend sowieso zu allem Nein zu sagen. Ja, wir sagen zu allem Nein, was den MIV einschränkt. Der Vorstoss hilft dem Klima übrigens nicht weiter. Der Vorstoss ist planlos, masslos und nutzlos.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *Der öV der Stadt Zürich bekommt regelmässig sehr gute Noten. Tatsächlich kämpfen wir aber mit gewissen Problemen. Der öV hat bei der Feinverteilung eine gewisse Langsamkeit. Im zeitlichen Vergleich steht der Weg von Höngg in die Stadt gegenüber demjenigen von Winterthur an den Bahnhof Stadelhofen schlecht da. Die Unpünktlichkeit hängt mit den fehlenden Reserven zusammen. Eine weitere Ursache ist zweifelsohne das Wachstum der Wohnbevölkerung von Stadt und Kanton, das mehr Mobilität bedeutet. Mit diesen Herausforderungen müssen wir umgehen. Die Priorisierung des öV besteht seit den 1970er-Jahren, wobei nicht alle technologischen Lösungen von damals heute noch adäquat sind. Wir haben viele Mischverkehrsflächen, die auch den öV behindern. Wir müssen aufgrund des Lärmschutzes Tempo 30 einführen. Das verlangsamt die Reisegeschwindigkeit tatsächlich. Wir haben einen Massnahmenplan, von dem ich ein paar Punkte vorführen möchte. Erstens wollen wir die Priorisierung des öV mit neuen technologischen Lösungen verbessern. Wir wollen Mischverkehr wo immer möglich verhindern. Bei der Einführung von Tempo 30 suchen wir nach Kompensationsmassnahmen. Eine U-Bahn kann leider in dieser Form nicht eingeführt werden, die S-Bahn erfüllt jedoch viele ihrer Funktionen. Wir werden nächstens die neue Netzentwicklung angehen. Auch dort werden wir prüfen, wo grössere Infrastrukturmassnahmen in Angriff genommen werden müssen. Diese Massnahmen wurden teilweise bereits umgesetzt. So wurden beim Zeltweg und insbesondere bei der Hohlstrasse Verbesserungen erreicht. Schlussendlich brauchen wir eine Gesamtverkehrsstrategie, weswegen die Geschäfte auch beim TAZ angesiedelt sind. Wir nehmen die Vorstösse entgegen, auch im Sinne einer Abwägung der verschiedenen Interessen im Hinblick auf eine Gesamtverkehrsstrategie.*

9 / 9

Das Postulat wird mit 93 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1724. 2019/223**

**Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:  
Strategie für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/110, Beschluss-Nr. 1718/2019.

Dominique Zygmunt (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1287/2019).

Christoph Marty (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

Das Postulat wird mit 33 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat