

Zürich

Das Zünglein an der Waage

Kantonsrat Ob das Zürcher Parlament Ja oder Nein zu einem Geschäft sagt, hängt seit den Wahlen nicht selten von den acht Stimmen der EVP-Fraktion ab. Zeit, die oft missachtete Mittepartei genauer unter die Lupe zu nehmen.



In der achtköpfigen EVP-Fraktion (Präsident Markus Schaaf ist der 4. von links) sitzen vier Mitglieder auf der linken Seite des Rats und vier auf der rechten. Foto: Marc Dahinden

Heinz Zürcher

Die neue Sitzordnung im Zürcher Kantonsparlament sagt alles über die aktuelle Rolle der EVP. Gleich beim Eingang besetzt sie die erste Reihe. Vier Mitglieder sitzen auf der linken Ratsseite, die anderen vier auf der rechten. Dazwischen ist der Durchgang. An der EVP, könnte man meinen, führt in dieser Legislatur kein Weg vorbei.

Natürlich trifft das nicht immer zu. Doch ist das Machtverhältnis im Rat seit den Neuwahlen ausgeglichener geworden. Davon profitiert die Evangelische Volkspartei. SVP, FDP, CVP und EDU bringen keine Mehrheit

mehr zusammen. Und SP, AL und Grüne können sich nur durchsetzen, wenn GLP und EVP mitspielen. Die EVP hat dadurch schon mehrmals das Zünglein an der Waage gespielt.

Dazu drei Beispiele: Nur dank der acht Stimmen der EVP kann im Kanton Zürich der Klimanotstand ausgerufen werden. Die zwei Postulate wurden Mitte Mai mit 90 zu 84 respektive 89 zu 84 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Dann der Energieplanungsbericht 2017: Er ging vor zwei Wochen nicht zuletzt wegen der Unzufriedenheit der EVP zur Überarbeitung an den neuen Baudirektor Martin Neukom zurück (87 zu 81 Stimmen). Und

auch die Änderung des Energiegesetzes ist nur mithilfe der EVP zustande gekommen (81 zu 76). Die Einzelinitiative will, dass Hausbesitzer künftig ihre Liegenschaften schon ab drei Wohnungen (statt fünf) mit Zählern für eine individuelle Heizkostenabrechnung nachrüsten.

Enkeltauglich muss es sein

Die Legislatur ist noch jung, weitere Beispiele werden folgen. Der kleinen Partei, die sich jeweils erst nach den Rednern der grossen Fraktionen äussern darf und oft ungehört blieb, dürfte die neue Rolle gefallen. «Es kommt selbstverständlich bei jedem Gesetz auf die Stimme der EVP an»,

sagt Fraktionspräsident Markus Schaaf selbstbewusst, zwinkert und schiebt nach: «Natürlich freut es uns, dass unsere Haltung wieder stärker wahrgenommen wird.»

Was heisst das konkret? Generell eher bürgerlich stimmen werde die EVP bei Strassenbau- und Umfahrungsprojekten sowie bei Sicherheitsthemen, sagt Schaaf. Ebenso auf Schützenhilfe der EVP kann die SVP hoffen, wenn sie das Ausländerstimmrecht verhindern will. Dasselbe gilt für den geplanten Stellenausbau zur Umsetzung des Kinder- und Jugendheimgesetzes.

Tendenziell links stimmt die EVP, wenn sozialpolitische Vor-

stösse und Umweltthemen behandelt werden: siehe Klimanotstand und Energieplanungsbericht. Doch Schaaf präzisiert: «Nur weil etwas grün aussieht und gehypt wird, heisst das noch lange nicht, dass wir es unterstützen.» Der Vorschlag müsse schon nachhaltig und durchdacht sein. Als Massstab diene der Partei der Begriff «enkeltauglich». Will heissen: bei allen Entscheiden stets das Wohl der kommenden Generationen vor Augen zu halten.

«Gute Leute»

Wird die EVP angesichts dieser neuen Ausgangslage stärker von links und rechts umgarnt, gar

unter Druck gesetzt? Schaaf verneint. «Druckversuche sind sowieso kontraproduktiv.»

Esther Guyer, Fraktionspräsidentin der Grünen, sieht die EVP vor allem in umweltpolitischen Fragen als hilfreiche Stütze. «Die EVP ist wichtiger geworden. Und man spürt schon, dass sie das Zünglein an der Waage bewirtschaftet.» Sie glaubt aber nicht, dass die Partei dadurch ihren Kurs verlieren wird. «Sie haben ihre Linie, und man kann gut mit ihnen reden.» Michael Zeugin, Fraktionspräsident der Grünliberalen, bestätigt: «Sie haben gute Leute und sind gut aufgestellt.» Er hoffe, dass die EVP dazu beitrage, die früheren Blöcke im Kantonsrat aufzuweichen.

Zu sehr hätten sich die beiden Blöcke gegenseitig behindert, sagt FDP-Fraktionspräsidentin Beatrix Frey-Eigenmann. In der letzten Legislatur sei deshalb nicht viel gegangen. Das könnte nun ändern. «Man muss taktischer denken in dieser Legislatur.» Und wenn es die EVP klug anstelle, könne sie ihre Position stärken. «Links und rechts sind auf die Stimmen der EVP angewiesen.» Der Partei rät Frey-Eigenmann, nicht blindlings der einen oder anderen Seite zu folgen. «Man mag verlässliche Partner.»

«Es wird spannend»

SVP-Fraktionspräsident Martin Hübscher sagt: «Wir hoffen natürlich schon, dass wir die EVP ab und zu auf unsere Seite ziehen können.» Namentlich bei den Themen Sicherheit, Strassenbau und Ausländerstimmrecht. Hübscher sieht bei gewissen Themen aber auch die AL und die GLP als Zünglein an der Waage, Letztere wenn es um die Finanzen des Kantons Zürich geht. «Es wird spannend», sagt Hübscher.

EVP-Fraktionschef Schaaf sieht das ebenso: «Die nächste Budgetdebatte wird zeigen, wie sich die neuen Mehrheiten auswirken – dann, wenn all die Forderungen ein konkretes Preisschild erhalten.»

Nachrichten

Fussgänger schwer verletzt bei Kollision

Forchbahn Ein Fussgänger ist gestern Morgen im Stadtzürcher Kreis 7 bei einer Kollision mit der Forchbahn lebensgefährlich verletzt worden. Der 58-jährige Passant wurde kurz vor 9 Uhr von der stadtauswärts fahrenden Forchbahn erfasst und geriet unter das Fahrzeug, wie die Stadtpolizei Zürich mitteilte. Der Unfallhergang ist noch unklar und wird untersucht. (sda)

Einen Sommer lang Skulpturen in Zürich

«Gasträume» Zum siebten Mal führt in Zürich die Arbeitsgruppe Kunst im öffentlichen Raum das Sommerprojekt «Gasträume» durch. Ab heute bis 1. September 2019 sind 17 Skulpturen, Installationen, Vorstellungen und andere künstlerische Interventionen auf öffentlichen Plätzen zu sehen, wie die Gruppe mitteilte. (red)

Überraschender Befund: Nicht weniger, sondern mehr Verkehr

Forschung Eine ETH-Studie simuliert das Aufkommen autonomer Fahrzeuge in der Stadt Zürich.

Bis anhin wurde davon ausgegangen, dass sogenannte «geteilte automatisierte Verkehrsangebote», etwa selbstfahrende Taxiflotten, zu einem Rückgang des Fahrzeugbestandes in den Städten um bis zu 90 Prozent führen könnten. Zu diesem Schluss kamen verschiedene internationale Studien, wie die ETH Zürich mitteilte.

Dieser Prognose widerspricht jetzt die Studie des ETH-Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme, die gestern vorgestellt wurde. «Der Besitz von Privatfahrzeugen wird sich nur dann reduzieren, wenn selbstfahrende Fahrzeuge privat nicht erworben werden können», schreibt der federführende Professor Kay Axhausen.

Sein Team hat simuliert, wie sich das Verkehrsaufkommen in Zürich innerhalb von 20 Jahren

verändern könnte durch die Einführung von automatisierten Taxis und die flächendeckende Verbreitung selbstfahrender Privatfahrzeuge.

Privatauto wird attraktiver

Das Fazit der Zürcher Forscher: Solange der Privatbesitz von selbstfahrenden Autos erlaubt ist, wird die Anzahl von Privatfahrzeugen auch mit dem Aufkommen automatisierter Taxiflotten nicht zurückgehen. Ein automatisierter Verkehr könnte sogar zu mehr gefahrenen Kilometern führen.

«Die Kombination von hoher Flexibilität und der Möglichkeit, die Zeit im Fahrzeug sinnvoll zu nutzen, macht diese Mobilitätsform sehr attraktiv», heisst es zum Privatbesitz von selbstfahrenden Autos. Die Attraktivität steige nochmals, wenn alle Fa-

milienmitglieder das Fahrzeug eigenständig nutzen könnten – etwa auch Kinder.

Das fahrerlose Privatfahrzeug erscheint in der Simulation als dermassen attraktiv, dass eine Mehrbelastung der Strassen prognostiziert wird. Selbst ÖV-Nutzer könnten zum Umstieg auf den automatisierten Individualverkehr verlockt werden, sagen die Mobilitätsforscher.

Privatbesitz regulieren

Die Autoren der Studie legen den Behörden aus diesem Grund nahe, die Einführung von selbstfahrenden Autos «regulatorisch zu begleiten». Einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs errechneten sie nur für den Fall, dass automatisierte Fahrzeuge zwar im ÖV und in Taxiflotten eingesetzt würden, nicht aber als Privatautos.

Der positive Effekt könnte dann beträchtlich sein: In der Simulation ging der motorisierte Individualverkehr um ein Drittel auf noch 29 Prozent des Gesamtverkehrs zurück. Dafür stieg der Anteil des ÖV mit selbstfahrenden Bussen, Bahnen und Taxis – und zwar auf über 60 Prozent.

Positiv wirkten sich auch sinkende Preise aus. Die Kosten für Busfahrten sollen mit selbstfahrenden Bussen auf gut die Hälfte sinken.

Die Studien aus anderen Ländern, die zu anderen Resultaten kommen, erklären die ETH-Forscher mit unrealistischen Idealbedingungen, von denen deren Simulationen ausgegangen seien. Es sei fälschlicherweise angenommen worden, dass tatsächlich jedermann bereit wäre, automatisierte Fahrdienste zu benutzen und dass Preise und

Wartezeiten keine Rolle spielen würden.

Weltweit einzigartige Studie

Die Zürcher Studie beansprucht für sich, «weltweit einzigartig» zu sein. Im internationalen Vergleich setze sie einen «neuen Massstab im Detailgrad der Analyse», so die ETH-Forscher. Man habe eine Simulation entwickelt, die Angebot und Nachfrage berücksichtige ebenso wie persönliche Präferenzen der Nutzer. Simuliert wurde das Verhalten von 150000 Verkehrsteilnehmern mit individuellen Entscheidungsmustern.

Als Basis diene eine Befragung von 359 Personen im Kanton Zürich zu ihrem potenziellen Mobilitätsverhalten. Sie gaben an, unter welchen Umständen sie bereit wären, auf automatisierte, geteilte Transportmittel umzusteigen. (sda)