

An das Stadtparlament

Winterthur

Ablehnung der kommunalen Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus»

Antrag:

1. Die kommunale Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken» wird abgelehnt.
2. Die Volksinitiative wird mit der Empfehlung zur Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.

Weisung:

1. Ausgangslage

Am 3. Juni 2024 wurde die kommunale Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken» eingereicht. Die Initiative fordert, dass auf Staats- und Kommunalstrassen in Winterthur, die regelmässig von Ortsbussen und/oder regionalen ÖV-Kursen befahren werden, eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h gilt. Eine Reduktion der Geschwindigkeit soll nur bei zwingenden Vorgaben des übergeordneten Rechts möglich sein.

2. Beurteilung durch den Stadtrat

Mit Stadtratsbeschluss vom 3. Juli 2024 wurde das Zustandekommen der am 3. Juni mit mindestens 1 100 gültigen Unterschriften eingereichten Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken» festgestellt.

Mit Stadtratsbeschluss vom 6. November 2024 wurde die Gültigkeit der Volksinitiative festgestellt und beschlossen, auf die Erarbeitung eines Gegenvorschlages zu verzichten.

Die Initiative wurde in Form des ausgearbeiteten Entwurfs mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Art. 1 Minimale Höchstgeschwindigkeit

Auf Staats- und Kommunalstrassen in der Stadt Winterthur, auf denen Ortsbusse und/oder regionale Kurse des öffentlichen Verkehrs fahrplanmässig verkehren, gilt in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h.

Art. 2 Ausnahmen

Der Stadtrat kann eine tiefere Höchstgeschwindigkeit nur festsetzen, wenn zwingende Vorgaben des übergeordneten Rechts dies verlangen.

Art. 3 Ausführungsbestimmungen

Der Stadtrat erlässt in Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht die nötigen Ausführungsbestimmungen.

Art. 4 Inkrafttreten

Der Stadtrat setzt die Verordnung innert 18 Monaten nach der Volksabstimmung in Kraft.

Begründung:

Die Nutzenden von Stadtbus, Postauto und allfälligen weiteren ÖV-Anbietenden sollten möglichst rasch ihren Zielort erreichen. Innerstädtische Busfahrten dauern oft verhältnismässig lange. Wenn deren Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert wird, verlängert sich die Reisezeit noch mehr. Die Attraktivität des Busverkehrs wird verringert. Ausserdem drohen erhebliche Mehrkosten, weil mehr Personal und mehr Fahrzeuge benötigt werden, um die Fahrplandichte beibehalten zu können. Um diese negativen Auswirkungen zu verhindern, soll für Strassen mit strassengebundenem ÖV in der Regel Tempo 50 beibehalten werden. Mit Art. 2 wird sichergestellt, dass auf Strassenabschnitten aus Gründen, welche im übergeordneten Recht erläutert sind, das Tempolimit gesenkt werden kann.

3. Inhaltliche Stellungnahme

3.1 Grundlagen zu Tempo 30

Die eidgenössische Verkehrsregelverordnung (VRV) definiert die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. In der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV) werden in Art. 108 die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit festgelegt. In der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die Voraussetzungen für die Einführung wie auch die Gestaltung des Strassenraumes einer Tempo-30- oder Begegnungszone geregelt.

Seit dem 1. Januar 2023 ist eine revidierte Fassung der Signalisationsverordnung und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen in Kraft. Damit hat der Bund die auf dem Bundesgerichtsentscheid BGE 136 II 539 beruhende Praxis, dass verkehrorientierte Strassen in die Zonensignalisation miteinbezogen werden können, sofern die Voraussetzungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind, in die Verordnungen aufgenommen. Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, in welcher auch die grundsätzliche Pflicht des Rechtsvortritts festgehalten wird, findet auf verkehrorientierten Strassen weiterhin keine Anwendung.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem übergeordneten Netz unterscheiden sich demnach in ihrer Ausgestaltung von den Tempo-30-Zonen in den Quartieren. Es wird keine Einführung des generellen Rechtsvortritts angestrebt und die Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger werden nicht grundsätzlich demarkiert. Auch sind bei Anordnungen von Tempo 30 auf Hauptachsen (ohne Strassenbauprojekt) in aller Regel keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Daher werden auch grosse Fahrzeuge wie Busse nicht behindert und die Strassen unterscheiden sich in ihrer Gestaltung auch weiterhin von Quartierstrassen.

Strassen mit Busbetrieb bleiben in der Regel vortrittsberechtigt. Das heisst, dass nur das Signal für die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgetauscht und Fahrbahnmarkierungen für Tempo 30 erstellt werden. Die Verstetigung des Verkehrsablaufs steht auf diesen Strassenabschnitten im Vordergrund. Die Zeitverluste für den ÖV und die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität bleiben so möglichst gering.

Bei sich kumulierenden oder auf längeren Abschnitten auftretenden Zeitverlusten können fahrplanerische Rahmenbedingungen (Anschlüsse, GAV-bedingte Pausen, ungenügende betriebliche Pufferzeiten) gegebenenfalls nicht mehr eingehalten werden. Diese sind in geeigneter Weise zu kompensieren. Dies ist besonders in Randzeiten der Fall, wenn keine Behinderungen durch

den Individualverkehr vorliegen und die Busse mit höheren Geschwindigkeiten verkehren können.

Nach Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) sind ortsfeste Anlagen, namentlich Strassen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) beitragen, zu sanieren. Die Anlagen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist bzw. so weit, dass die IGW nicht überschritten werden. Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Die Einführung von Tempo 30 ist wie auch lärmarme Beläge nachweislich eine wirkungsvolle Massnahme zur Lärmreduktion an der Quelle. Bei der Sanierung von Anlagen kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 14 Abs.1 LSV). Die Kosten der Lärmsanierung trägt nach dem Verursacherprinzip der jeweilige Anlagehalter resp. die jeweilige Anlagehalterin. Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern an stark belasteten Gebäuden über dem Alarmwert (AW) werden den Gebäudeeigentümer:innen zu 100 % rückerstattet (Pflichtteil). Bei Liegenschaften, deren Belastung zwischen dem IGW und dem AW liegt, können den Eigentümer:innen lärmabhängige, freiwillige Beiträge an eine durchgeführte Fenstersanierung ausgerichtet werden.

3.2 Vorgehen bei der Prüfung von Tempo 30

Aktuell ist in Winterthur das Tiefbauamt für die Abklärungen zu Tempo 30 auf allen Strassen in Winterthur verantwortlich. Das betrifft die Finanzierung der notwendigen Gutachten nach Art. 108 SSV und die Beauftragung der externen Gutachter:innen bzw. das Erstellen eines internen Kurzgutachtens, die Beantragung beim Stadtrat (Verfassen der Verkehrsanordnung) wie auch die Realisierung der neuen Signalisation und Markierung bei einer rechtskräftig vorhandenen Verkehrsanordnung. Verkehrt auf dem betroffenen Strassenabschnitt eine Buslinie, werden ergänzend zu dem erforderlichen Gutachten gemäss SSV, in enger Zusammenarbeit mit Stadtbus, die Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV in einer separaten Untersuchung berechnet¹.

Die Reisezeit eines Busses hängt nicht nur von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ab, sondern auch von weiteren Aspekten wie der Linienführung, den Verkehrsbedingungen, wie beispielsweise die Behinderungen durch den MIV, und den betrieblichen Rahmenbedingungen. Zeitverluste durch Temporeduktionen können dann Auswirkungen auf den Betriebsablauf haben, wenn sie zusätzliche Fahrzeuge oder Personal erfordern, um bestehende Fahrpläne einzuhalten. Entsprechend muss für jede Linie eine differenzierte Beurteilung über den gesamten Linienverlauf für die repräsentativen Stunden (Haupt-, Nebenverkehrs- und Randverkehrszeiten) vorgenommen werden. Weitere Temporeduktionen auf der betroffenen Strecke werden dabei berücksichtigt, sofern sie bereits in Planung sind.

3.3 Tempo 30 und Fahrzeiten öffentlicher Verkehr

Zu den Hauptverkehrszeiten hat Tempo 30 meist geringe Auswirkungen auf den Busbetrieb, da die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten im Stadt- und den Quartierzentren aufgrund von Verkehrsbehinderungen durch den MIV und kurzen Haltestellenabständen oft unter 30 km/h liegen und die heutigen Geschwindigkeiten im Fahrplan bereits berücksichtigt sind. Zu Randverkehrszeiten (z. B. am Abend) sind aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens kürzere Fahrzeiten und entsprechend effizientere Umläufe die Regel.

Für die ÖV-Nutzer:innen stellen die Auswirkungen von etwas längeren Fahrzeiten aufgrund von Tempo 30 - im Mittel 1,5 s/100 m - bei einer mittleren Gesamtreisezeit von 90 Minuten pro Person und Tag keine merkbare Verschlechterung dar, sofern die Reiseketten gewährleistet bleiben.

¹ SR.22.579-2

Auch fällt die geringe Fahrzeitverlängerung im Vergleich zu den anderen Faktoren (Verkehrsüberlastungen, Wartezeiten an LSA etc.) aus Kundensicht kaum ins Gewicht. Ergeben sich jedoch Anschlussbrüche, führen auch kleine Reisezeitverlängerungen auf dem Stadtnetz zu grösseren Reisezeitverlängerungen auf der Gesamtstrecke.

Für die Gesamtreisezeit der Fahrgäste sind auch weitere Faktoren im ÖV relevant (Haltestellenabstand, Umsteigebeziehungen, Angebotsdichten, Verfügbarkeit usw.). Sollte aufgrund der höheren Betriebskosten jedoch eine Reduktion des Angebotes beschlossen werden, würde die Attraktivität des ÖV kundenrelevant reduziert. Im Gegenzug kann ein zusätzliches Fahrzeug die Attraktivität auch erhöhen, wenn dadurch die Kursintervalle verkürzt werden können.

Kritisch werden Verlustzeiten, wenn diese durch Reserven bei Wendezeiten und/oder Beschleunigungsmassnahmen wie eine weitergehende Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen oder Busspuren nicht kompensiert werden können und dadurch Anschlussbrüche entstehen können. Dann entstehen in deren Folge Sprungkosten, wenn mit einem zusätzlichen Fahrzeug und/oder Fahrpersonal das bestehende Angebot aufrechterhalten werden soll.²

3.4 Auswirkungen von Tempo 30

Tempo 30 trägt massgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Lärmbelastungen bei, weil ein reduziertes Tempo zu weniger und weniger schweren Unfällen und nachweislich zu einer deutlich wahrnehmbaren Lärmreduktion führt.

Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zum motorisierten Verkehr nehmen ab, was zu einem höheren Sicherheitsgefühl und einer besseren Querbarkeit der Strassen führt. Die Aufenthaltsqualität entlang verkehrsberuhigter Strassen steigt und der Flächenbedarf für Strassen sinkt, wodurch Randnutzungen zusätzlich profitieren können. Zudem erhöht Tempo 30 die Sicherheit für die Busnutzenden auf dem Weg zu den Haltestellen, was das Einzugsgebiet des ÖV effektiv vergrössern und die Attraktivität erhöhen kann. Das signalisierte Tempo hat keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Strasse, leistungsbestimmend sind die Knoten und Querungsstellen und Untersuchungen zeigen, dass keine bis kaum Verkehrsverlagerungen stattfinden. Diesen Vorteilen gegenüber steht eine geringe Reisezeitverlängerung für den MIV und vom ÖV.

3.5 Aktuelle Rechtsprechung

Die Bundesgerichtsurteile der letzten Jahre zeigen, dass dem Lärmschutz ein sehr hoher Wert beigemessen wird und dass Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme gestützt und verlangt werden. Die aktuelle Rechtsprechung unterstreicht die Bedeutung einer differenzierten Betrachtung. Bundesgerichtsentscheide bestätigen, dass Temporeduktionen nur bei nachgewiesener Notwendigkeit und unter Einhaltung der Verhältnismässigkeit angeordnet werden dürfen. Für Winterthur bedeutet dies, dass Gutachten alle relevanten Aspekte wie Verkehrssicherheit, Effizienz und Umweltwirkungen detailliert prüfen. Dabei wird auch geprüft, ob eine Beschränkung der Temporeduktion auf Hauptverkehrszeiten eine wirksame Alternative darstellen könnte, um den Verkehrsfluss zu optimieren und unnötige Einschränkungen ausserhalb der Spitzenzeiten zu vermeiden.

² Bereits heute muss Stadtbuss aufgrund der vorhandenen Überlastungssituationen zur Aufrechterhaltung des Fahrplans zusätzliche Fahrzeuge einsetzen. Für diese sogenannten Stabilisierungsmassnahmen ist jährlich ein siebenstelliger Betrag für Winterthur nötig, welcher über den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) finanziert wird.

3.6 Kantonale Initiativen

Derzeit sind auch zwei kantonale Initiativen hängig, die ähnliche Ziele verfolgen wie die vorliegende kommunale Vorlage, die «Mobilitätsinitiative» und die «ÖV-Initiative».

Bei der «Mobilitätsinitiative» geht es insbesondere darum, dass der Kanton abschliessend zuständig sein soll für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Eine Übertragung dieser Zuständigkeit wäre gemäss «Mobilitätsinitiative» neu ausgeschlossen. Auf diesen Strassen soll die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt werden können. Der Regierungsrat unterstützt die «Mobilitätsinitiative».

Die kantonale Volksinitiative «ÖV-Initiative» verlangt eine Änderung von §§ 2, 6 und 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG). Die Änderungen sollen bewirken, dass der ÖV so weit wie möglich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen verlangsamt oder behindert wird. Geschieht dies dennoch, soll die zuständige Gemeinde die entstehenden Mehrkosten zur Aufrechterhaltung der Attraktivität des ÖV tragen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die Initiative das angestrebte Anliegen nur ungenügend umsetzen würde, lehnt sie deshalb ab und stellt ihr einen Gegenvorschlag gegenüber. Der Gegenvorschlag enthält unter anderem den Grundsatz, dass die Strasseneigentümer:innen bauliche Massnahmen oder Verkehrsanordnungen grundsätzlich so zu gestalten haben, dass sie den ÖV nicht verlangsamen. Von einer Verlangsamung wird dann ausgegangen, wenn die Fahrzeit des ÖV auf den betroffenen Linien verlängert und somit (potenziell) die Qualität des Angebots vermindert würde.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Kantonsrats hat die beiden Anträge des Regierungsrats zur «Mobilitäts-» und zur «ÖV-Initiative» behandelt und beantragt dem Kantonsrat sowohl die «Mobilitätsinitiative» als auch die «ÖV-Initiative» wie auch den regierungsrätlichen Gegenvorschlag abzulehnen. Bei der «ÖV-Initiative» beantragt sie, der Kantonsrat solle dem Stimmvolk einen (noch nicht definierten) Gegenvorschlag unterbreiten.

Die kommunale Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken» und die kantonalen Volksinitiativen «Mobilitätsinitiative» und «ÖV-Initiative» haben unterschiedliche Inhalte, die dahinterstehenden Bestrebungen sind jedoch sehr ähnlich. Es stellt sich deshalb die Frage, wie sinnvoll es ist, wenn das Stimmvolk von Winterthur in den nächsten Monaten über eine kommunale und zwei kantonale Volksinitiativen mit ähnlichen Zielsetzungen abstimmen soll. Die Mobilitätsinitiative will die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen in den Städten Winterthur und Zürich an den Kanton delegieren. Dadurch wäre der Erlass einer eigenen «Verordnung über die Geschwindigkeit auf kantonalen und kommunalen Strassen mit öffentlichem Verkehr in der Stadt Winterthur» durch das Stadtparlament, wie dies die kommunale Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken» verlangt, nicht mehr mit dem übergeordneten kantonalen Recht vereinbar.

4. Beurteilung des geforderten Erlasses

Bereits heute erfolgt die Prüfung von Tempo 30 abschnittsweise und auf Grundlage von übergeordnetem Recht. Der geforderte Erlass deckt sich somit mit den bestehenden Verfahren, die auf Bundesrecht beruhen. Daher ist eine separate Regelung auf kommunaler Ebene nicht erforderlich. Zudem steht die Vorlage potenziell in Widerspruch zur kantonalen Mobilitätsinitiative.

5. Ablehnung der Volksinitiative

In seiner Gesamtbeurteilung gelangt der Stadtrat zum Schluss, dass die Initiative abzulehnen und auf einen Gegenvorschlag zu verzichten ist, da die geforderte Regelung bereits dem heutigen, durch Bundesrecht vorgeschriebenem Vorgehen entspricht und eine ergänzende Regelung auf Stufe Gemeinde unnötig ist.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilage:

1. Wortlaut der kommunalen Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus – Tempo 50 auf ÖV-Strecken»



Stadtkanzlei Winterthur

SR-Sitzung vom: 08.11.2023

iGEKO-Nr.: _____

Eingang: U7. Nov. 2023

Original an:

<input type="checkbox"/> DDP <input type="checkbox"/> DSS <input type="checkbox"/> DSR <input type="checkbox"/> DSO <input type="checkbox"/> DDT <input type="checkbox"/> DDTB <input type="checkbox"/> DSU <input type="checkbox"/> SR <input type="checkbox"/> SK	Kopie an: <input type="checkbox"/> DSS <input type="checkbox"/> DSO <input type="checkbox"/> DTB <input type="checkbox"/> DBM <input type="checkbox"/> DSU <input type="checkbox"/> SR <input checked="" type="checkbox"/> SK <input type="checkbox"/> PA/RD
--	--

Kommunale Volksinitiative Stadt Winterthur

«Freie Fahrt für den Bus - Tempo 50 auf ÖV-Strecken»

Die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Winterthur unterstützen die Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus - Tempo 50 auf ÖV-Strecken» welche gestützt auf §§ 146 ff. in Verbindung mit §§ 120 ff. des Gesetzes über die politischen Rechte und Art. 60 der Winterthurer Gemeindeordnung in Form der allgemeinen Anregung/in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs mit folgendem Wortlaut beim Stadtrat Winterthur eingereicht wird:

Initiativtext (Antrag)

Das Stadtparlament gestützt auf Art. 17. Abs. 1 der Gemeindeordnung vom 26. September 2021 erlässt einen Gemeindeerlass mit folgendem Inhalt:

Verordnung über die Geschwindigkeit auf kantonalen und kommunalen Strassen mit öffentlichem Verkehr in der Stadt Winterthur

Art. 1 Minimale Höchstgeschwindigkeit

Auf Staats- und Kommunalstrassen in der Stadt Winterthur, auf denen Ortsbusse und/oder regionale Kurse des öffentlichen Verkehrs fahrplanmässig verkehren, gilt in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h.

Art. 2 Ausnahmen

Der Stadtrat kann eine tiefere Höchstgeschwindigkeit nur festsetzen, wenn zwingende Vorgaben des übergeordneten Rechts dies verlangen.

Art. 3 Ausführungsbestimmungen

Der Stadtrat erlässt in Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht die nötigen Ausführungsbestimmungen.

Art. 4 Inkrafttreten

Der Stadtrat setzt die Verordnung innert 18 Monaten nach der Volksabstimmung in Kraft.

Begründung

Die Nutzenden von Stadtbus, Postauto und allfälligen weiteren ÖV-Anbietenden sollten möglichst rasch ihren Zielort erreichen. Innerstädtische Busfahrten dauern oft verhältnismässig lange. Wenn deren Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert wird, verlängert sich die Reisezeit noch mehr. Die Attraktivität des Busverkehrs wird verringert. Ausserdem drohen erhebliche Mehrkosten, weil mehr Personal und mehr Fahrzeuge benötigt werden, um die Fahrplandichte beibehalten zu können. Um diese negativen Auswirkungen zu verhindern, soll für Strassen mit strassengebundenem ÖV in der Regel Tempo 50 beibehalten werden. Mit Art. 2 wird sichergestellt, dass auf Strassenabschnitten aus Gründen, welche im übergeordneten Recht erläutert sind, das Tempolimit gesenkt werden kann.

	Name <small>(Blockschrift)</small>	Vorname	Geb.- Jahr	Adresse <small>(Strasse, Nr.)</small>	Unterschrift <small>(eigenhändig)</small>	Kontrolle <small>(leer lassen)</small>
1						
2						
3						
4						
5						

Initiativkomitee:

Andreas Geering, Im oberen Gern 65; Simon Bründler, Zinzikerstrasse 26; Zeno Dähler Reismühleweg 69b; Simon Gonçalves, Römerstrasse 83; Christian Maier, Wüflingerstrasse 229; Philipp Angele, Dättnauerstrasse 82b; Pascal A. Werner, Bühlackerweg 24; Dieter Kläy, Lindstrasse 32

Frist für die Unterschriftensammlung:

Diese Initiative wurde am [Datum amtliche Publikation] amtlich veröffentlicht. Die gesetzliche Frist für die Unterschriftensammlung endet am [Datum amtl. Publikation + sechs Monate Sammelfrist].

Unterzeichnungsberechtigt, Strafbarkeit:

Auf dieser Liste dürfen nur Personen unterschreiben, die in Winterthur stimmberechtigt sind. Wer das Ergebnis der Unterschriftensammlung fälscht oder sich bei der Unterschriftensammlung bestechen lässt, macht sich nach Art. 281 und 282 StGB strafbar.

Rückzugsklausel:

Das Initiativkomitee ist vorbehaltlos ermächtigt, die Initiative durch Mehrheitsentscheid seiner Mitglieder zurückzuziehen.

Kontakt und Rücksendung:

Vollständig oder teilweise ausgefüllte Unterschriftenbogen bitte schnellstmöglich einsenden an Die Mitte Stadt Winterthur. Leere Bogen können bei Die Mitte Stadt Winterthur bezogen werden.

Kontakt: Die Mitte Stadt Winterthur, 8400 Winterthur, info@mitte-winterthur.ch, Konto: CH09 0900 0000 8400 1222 4

07. Nov. 2023

Kommunale Volksinitiative Stadt Winterthur

Volksinitiative «Freie Fahrt für den Bus - Tempo 50 auf ÖV-Strecken»

Bestellung des Initiativkomitees

Die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Winterthur erklären hiermit, Mitglieder des Initiativkomitees für die beim Stadtrat Winterthur einzureichende Volksinitiative "Freie Fahrt für den Bus - Tempo 50 auf ÖV-Strecken" zu sein:

a) Mitglieder

	Name (Blockschrift)	Vorname	Geb.- datum	Adresse Strasse, Hausnummer	Unterschrift	Kontr. (leer lassen)
1.	Bründler	Simon	26.11.00	Zinzikerstrasse 26	S. Bründler	
2.	Angele	Philipp	20.11.82	Dättnamerstr. 82b	Ph. Angele	
3.	Peter	Philipp	18.12.84	Zinzikerstrasse 26	S. Bründler	
4.	Klay	Dieter	13.12.63	Lindsch-32	Dieter Klay	
5.	Maire	Christian	05.05.80	Wittlingerstr. 229		
6.	Geering	Andreas	01.03.68	Im oberen Gen 65	A. Geering	
7.	Dähler	Zeno	17.12.76	Reismühlweg 69b	Zeno Dähler	
8.	Gonzales'	Simon	30.08.88	Römerstrasse 83		
9.	Werner	Pascal	10.05.84	Bühlackerweg 24		
10.						
11.						
12.						
13.						
14.						
15.						

b) Vertreter/innen

Aus den oben genannten Mitgliedern sind ein Mitglied als Vertreterin oder Vertreter und ein weiteres Mitglied als dessen Stellvertretung zu bezeichnen.

	Name (Blockschrift)	Vorname	Geb.- datum	Adresse Strasse, Hausnummer	Unterschrift	Kontr. (leer lassen)
1.	Geering	Andreas	01.03.68	Im oberen Gen 65	A. Geering	
2.	Bründler	Simon	26.11.00	Zinzikerstr. 26	S. Bründler	

Rechtliche Grundlagen zur Bestellung des Initiativkomitees: § 122 Gesetz über die politischen Rechte (mind. 5, max. 20 Mitglieder); § 61 Verordnung über die politischen Rechte