



18. Sitzung, Montag, 19. September 2011, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 1088*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 1089*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 1089*
- Geburtsgratulation..... *Seite 1089*

2. Zugang von erwerbslosen Personen zu Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen

Antrag der Redaktionskommission vom 25. August 2011

KR-Nr. [242b/2008](#)..... *Seite 1090*

3. Zusatzkredit für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen (Nationalstrasse SN 1.4.4 – Zürich Nordost) (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 16. Februar 2011 und gleichlautender Antrag der KPB vom 5. Juli 2011

[4773](#)..... *Seite 1092*

4. Strassengesetz (StrG)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom

3. Mai 2011 [4674a](#) *Seite 1105*

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der SVP zur Sanierung der BVK*..... Seite 1122
 - *Fraktionserklärung der SP zur Sanierung der BVK*..... Seite 1124
 - *Fraktionserklärung der EVP zum Thema «Steuererhöhungen»*..... Seite 1124
 - *Persönliche Erklärung von Bruno Walliser, Volketswil, zu Budget und KEF*..... Seite 1125
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 1153
- Rückzug Seite 1153

Geschäftsordnung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf zwei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [175/2011](#), Dezentrale Wärmekraftkoppelungsanlagen
Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)
- KR-Nr. [176/2011](#), «Ganz anhalten»– Die Räder müssen stehen – erst dann dürfen Kinder gehen
Benno Scherrer Moser (GLP, Uster)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Familienergänzende Kinderbetreuung für das kantonale Personal (Ergänzungsbericht)**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 184/2006, Vorlage [4557b](#)
- **Verzicht auf Fragebogen bei Vernehmlassungen**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 356/2007, Vorlage [4829](#)

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Raumplanung/Bauvorschriften in Flughafengemeinden**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 90/2007, Vorlage [4832](#)

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 17/2007, Vorlage [4828](#)
- **Artenförderungsmassnahmen im Naturschutz**
Beschluss des Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 192/2010, Vorlage [4831](#)

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 15. Sitzung vom 29. August 2011, 14.30 Uhr
- Protokoll der 16. Sitzung vom 5. September 2011, 8.15 Uhr

Geburtsgratulation

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun habe ich bemerkt, dass auch Leila Feit wieder unter uns ist heute Morgen im Kantonsrat. Ich möchte es nicht unterlassen, dir noch einmal zur Geburt eures Sohnes Dan ganz herzlich zu gratulieren. Ich möchte dich ganz kurz nach vorne auf den Bock bitten, damit ich dir den wunderbaren Zürcher Löwen überreichen darf. Herzliche Gratulation. (*Applaus. Der Ratspräsident überreicht Leila Feit den Plüschlöwen.*)

2. Zugang von erwerbslosen Personen zu Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen

Antrag der Redaktionskommission vom 25. August 2011

KR-Nr. [242b/2008](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Wir behandeln zuerst Teil B der Vorlage zur Detailbehandlung des Gegenvorschlags.

Bernhard Egg (SP, Elgg), Präsident der Redaktionskommission: Zu Beginn des Morgens die Bemerkungen der Redaktionskommission zur Vorlage [242b/2008](#). Zu Teil A nur folgende Bemerkung: Wir haben eine Ziffer eingefügt, nämlich den Mitteilungssatz. Es ist ja keine Vorlage des Regierungsrates, deshalb muss der Regierungsrat benachrichtigt werden. Darum Ziffer III: Mitteilung an den Regierungsrat.

Dann zum Gegenvorschlag, Teil B: Wir haben in der ersten Lesung vom Kommissionspräsidenten zur Kenntnis genommen, dass Paragraph 10 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz aufgehoben werden kann. Das hat die Kommission nicht gemacht, weil erst nach der Schlussabstimmung in der Kommission die Mitteilung von der Volkswirtschaftsdirektion kam, dieser Paragraph 10 sei nicht mehr nötig. Paragraph 10 befasst sich mit der Auflösung des Arbeitslosenfonds. Dieser Fonds ist aufgelöst, also kann man den Paragraphen 10 aufheben. Entsprechend entfällt dann die Änderung des Paragraphen 10 auch im Einleitungssatz.

Wir haben an Paragraph 8 Absatz 2 nichts geändert, wie Sie sehen. Wir haben ihn aber diskutiert, und ich möchte Ihnen ganz kurz erläutern, weshalb. Es gibt in der Gesetzesredaktion gewisse Grundsätze. Einer ist, dass man nur eine Aussage in einen Satz packen soll und dass natürlich Gesetzessätze das Gebot der Klarheit erfüllen sollten. Nun heisst der Absatz 2 ja: «²Über die Erwerbsfähigkeit einer Person wird im Rahmen der interinstitutionellen Zusammenarbeit, namentlich unter Einbezug der zuständigen Gemeindeorgane, entschieden.» Rein redaktionell hätten wir es lieber gehabt, wenn man das in zwei Sätzen geregelt hätte, nämlich mit «Über die Erwerbsfähigkeit einer Person wird im Rahmen der interinstitutionellen Zusammenarbeit entschieden.» und einem zweiten Satz «Die zuständigen Gemeindeorgane sind einzubeziehen.» oder so etwas. Es ist nämlich, wenn man den Satz so liest, nicht ganz klar, was er uns genau sagen will. Will er uns sagen, dass die Gemeindeorgane einen Schwerpunkt bilden, dass ihre Meinung wichtiger ist als die Meinung anderer Institutionen? Und vor al-

lem regelt der Absatz auch nicht, wer das überhaupt entscheidet. Wir haben aber zur Kenntnis genommen, dass die vorberatende Kommission über das Wort «namentlich» ausgiebig diskutiert hat. Wir funken ihr deshalb nicht rein und lassen diesen Absatz, wie er ist. Einfach für zukünftige Diskussionen von Gegenvorschlägen geben wir Ihnen den Grundsatz mit, man solle doch nur eine Aussage in einen Satz packen. Vielen Dank.

Verabschieden Sie den Gegenvorschlag also so, wie er nun vorliegt.

Redaktionslesung

Teil B

Titel und Ingress

I.

Titel

Ersatz von Bezeichnungen

§§ 8 und 10

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Minderheitenstandpunkt wird, sofern das Referendum ergriffen wird, von der Geschäftsleitung verfasst. Damit kommen wir nun zu Teil A der Vorlage.

Teil A

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 154 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Parlamentarische Initiative 242/2008 abzulehnen.

II.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Über den Gegenvorschlag haben wir bereits abgestimmt.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Zusatzkredit für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen (Nationalstrasse SN 1.4.4 – Zürich Nordost) (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 16. Februar 2011 und gleichlautender Antrag der KPB vom 5. Juli 2011 [4773](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ziffer I untersteht der Ausgabenbremse gemäss Artikel 56 der Kantonsverfassung.

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon): In der Vorlage 4773 geht es in Teil A um einen Zusatzkredit für die Einhausung Schwamendingen und im Teil B um das Postulat 210/2008 betreffend Einfahrt Aubrugg.

Ein kurzer Abriss des Geschäftes der Einhausung Schwamendingen: Mit 110'000 Fahrzeugen pro Tag gehört sie zu den meistbefahrenen Staatsstrassen der Schweiz, das mitten in einem Siedlungsgebiet. Die Überdachung ist ein altes Vorhaben. 1999 gab es eine Volksinitiative, die 2001 nach einer Kommissionsmotion der KPB für eine Kreditvorlage und einem entsprechenden Kantonsratsbeschluss zurückgezogen wurde. Der Kantonsrat bewilligte 2006 das Projekt mit 150 zu null Stimmen. Die Stadt Zürich bewilligte im selben Jahr ihren Kreditanteil in einer Volksabstimmung mit 82,9 Prozent Ja-Stimmen. Am 1.

Januar 2010 ging das Nationalstrassen-Projekt im Zuge der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) an den Bund über. Dieser beschloss, die Sanierung des Schöneichtunnels ins Projekt zu integrieren, was Sinn macht, weil dann nur einmal gebaut werden muss. Die Sanierung des Schöneichtunnels geht vollständig zulasten des Bundes und ist nicht Bestandteil der heutigen Debatte.

Wieso kommt es denn zu einer Kostensteigerung, die einen Zusatzkredit nötig macht? Ein Drittel der Sanierung macht die auflaufende Bauteuerung aus. Zudem stellt sich nach Pfahlversuchen heraus, dass der Baugrund schlechter ist als angenommen, sodass teurere Fundationen nötig sind. Dazu kommen strengere, das heisst teurere Sicherheitsvorschriften in Tunnels. Der Kantonsanteil am Projekt steigt deshalb von 50,6 auf 73,3 Millionen Franken. Die Kostensteigerung ist der Kommission nach den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion plausibel dargestellt worden.

Sind abgesehen von der Teuerung weitere Überraschungen finanzieller Art zu erwarten? Auf diese Frage der Kommission gibt es eine beruhigende Antwort. Da das Projekt nun eines des Bundes ist, ist der kantonale Kostenbeitrag eigentlich fixiert. Das Projektrisiko liegt mit der NFA nun beim Bund. Die Kommission für Planung und Bau beantragt den Zusatzkredit einstimmig zur Annahme.

Zum Postulat 210/2008 betreffend Einfahrt Aubrugg, dem sogenannten «Hosenbein»: Das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) hat entschieden, dass die Einfahrt aus Sicherheitsgründen geschlossen werden muss. Es handelt sich um einen Unfallschwerpunkt. Das Belassen der Einfahrt wäre nur mit einer Spurreduktion möglich, was einen Ausbau um eine Spur und eine Kapazitätsminderung auf der Hauptachse zur Folge hätte. Eine zusätzliche Spur im Tunnel ist unverhältnismässig teuer und verursacht zudem wesentlichen zusätzlichen Landbedarf. Immerhin wird im Zusammenhang mit der Planung der Glatttalautobahn eine Ersatzmassnahme geprüft. Das hilft den regelmässigen Nutzern der Einfahrt, etwa 400 Fahrzeugen pro Stunde, nicht gerade viel. Eine andere Lösung ist aber realistischerweise nicht zu haben.

Angesichts der genannten Tatsachen beantragt Ihnen die Kommission für Planung und Bau einstimmig, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Die Einhausung der Autobahn durch Schwamendingen wurde durch die SVP seit der Lancierung der entsprechenden Initiative unterstützt. Der erste Kredit von insgesamt 205,5 Millionen Franken, beziehungsweise der damalige Kostenanteil des Kantons Zürich von gut 50 Millionen Franken wurden von der SVP im Kantonsrat am 27. Februar 2006 mitgetragen. Nicht völlig überraschend stehen wir heute vor der Entscheidung für einen Zusatzkredit, da das Bauwerk aus den Gründen, die Ihnen der Kommissionspräsident geschildert hat, zum damals vorgeschlagenen Preis nicht zu haben ist. Wie geschildert, sind es vor allem die Kosten für die Lüftung, die Tunnelsicherheit sowie der ungenügende Baugrund beziehungsweise die darunter liegende Tramstrecke, die hauptsächlich zu Buche schlagen. Ausdrücklich begrüßen möchte ich, dass der Regierungsrat den Kantonsrat und die Öffentlichkeit vor Baubeginn über die Mehrkosten informiert und sich den entsprechenden Kredit vor Baubeginn erteilen lässt und nicht erst während des Baus oder gar nach der Vollendung, wie wir das immer wieder schon erlebt haben.

Bei der Beurteilung des Zusatzkredites durch die SVP-Fraktion standen folgende Punkte in der Abwägung: Steht die SVP weiterhin hinter der Einhausung, inklusive Mehrkosten von 14,5 Millionen Franken für den Kanton Zürich? Müssen weitere Mehrkosten für den Kanton befürchtet werden? Mit dem erfolgten Übergang der Projektverantwortung vom Kanton auf den Bund, so wurde uns versichert, liegt die Kostenverantwortung beim Bund, sodass der Kanton Zürich von allfälligen Mehrkosten verschont werde. Bei dieser Aussage ist der Bund durch den Regierungsrat zu behaften.

Ein weiterer Punkt: Wie wird die Tatsache, dass die Einfahrt Aubrugg aufgehoben wird, gewertet? Für die SVP ist es nachvollziehbar, dass dieser Anschluss mit vertretbarem Aufwand bei der Einhausung nicht aufrechterhalten werden kann. Diese Tatsache bedeutet jedoch einen grossen Nachteil gegenüber der heutigen Situation und fällt daher negativ ins Gewicht.

Ein weiterer Punkt: Wie steht die betroffene Bevölkerung heute zum modifizierten Projekt? Bei denjenigen Signalen, die wir erhalten haben, dominieren die positiven Erwartungen gegenüber den unbestritten vorhandenen Bedenken aus dem betroffenen Quartier.

Fazit: Trotz diverser Bedenken steht die SVP weiterhin zum Projekt Autobahneinhausung Schwamendingen und unterstützt den Zusatz-

kredit von 14'508'000 Franken. Ebenso stimmen wir der Abschreibung des Postulates betreffend Einfahrt Aubrugg zu.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Auch die SP-Fraktion wird dem Kredit zustimmen. Seit 29 Jahren, seit der Eröffnung der Autobahn wartet die Bevölkerung von Schwamendingen auf die Reparatur einer der grössten Planungssünden der Schweiz. Und seit 24 Jahren wartet die Anwohnerschaft der Autobahn in Schwamendingen auf die in der Lärmschutzverordnung gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierung. Und seit zwölf Jahren, nämlich seit der Einreichung ihrer Volksinitiative, warten die Vertretungen aller Schwamendinger Parteien auf die Einlösung des Versprechens von Kantonsrat und Regierungsrat, die Einhausung beförderlich an die Hand zu nehmen. Seit sechs Jahren warten die Einwohnerinnen und Einwohner auf den Baubeginn nach der Bewilligung des Objektkredites durch den Kantonsrat. Und heute, wenn der Kantonsrat den Zusatzkredit bewilligt haben wird, werden es noch einmal mindestens neun Jahre sein, bis der Bau vollendet ist. Damit wären dann fast 40 Jahre vergangen, die ein Quartier verändert und die Bevölkerung jahrelang grossen gesundheitlichen Gefährdungen ausgesetzt haben. Die Belastungen rund um Aubrugg, die Saatlen- und Überlandstrasse haben zu grossen soziografischen Umschichtungen geführt, und diese werden die Stadt, das Quartier und die Wohnbaugenossenschaften bei der Neugestaltung vor grosse Herausforderungen stellen.

Schwamendingen muss uns als Mahnmal für eine verfehlte Verkehrsplanung bleiben. Wir müssen die Konsequenzen ziehen und dafür sorgen, dass a) solche Planungssünden nicht mehr vorkommen können und dass b) in vergleichbaren Situationen die Sanierung ohne Vorbehalte und ohne Verzögerungen in Angriff genommen wird. Ich denke da an die Autobahn zwischen Seebach und Glattbrugg, an Bülach oder den Gubristdeckel bei Weiningen.

Zweitens lehrt es uns, dass jedes Mal, bei jedem Versuch der Direktbetroffenen, eine Sanierung zu erzwingen, grosser technokratischer Widerstand überwunden werden muss. Und es braucht Ausdauer, um die Verzögerungen auszuhalten. Erinnern wir uns: Noch 2001 wollte der Regierungsrat ein Projekt bewilligen lassen, das einzig zu einer Erhöhung der Schallschutzwände und zum Einbau von Schallschutzfenstern geführt hätte.

Heute bewilligen wir den Zusatzkredit an ein Sanierungsprojekt, das total 300 Millionen Franken kosten wird. Das ist viel. Aber die Bevölkerung von Schwamendingen hat miterlebt, dass die Bevölkerung von Zürich-Affoltern, von Opfikon oder am Entlisberg in weniger Jahren und für weniger belastete Personen schneller zu einem Sanierungsprojekt gekommen ist.

Die SP-Fraktion gehörte 2001 zu den treibenden Kräften, die mit der Kommissionsmotion eine Kreditvorlage erzwungen hat. Sie steht nach wie vor zur dringenden Sanierung und unterstützt den Zusatzkreditantrag. Bezüglich des Postulates 210/2008 nehmen wir zur Kenntnis, dass eine Variantenauswahl zur Diskussion steht. Wir werden uns wehren, falls eine Variante gewählt wird, die zur Verlängerung der Schaffhauserstrasse in die Aubrugstrasse führen wird. Eine Entlastung des Siedlungsgebietes zu lösen, indem man ein anderes Quartier – Seebach – neu belastet, das werden wir nie akzeptieren. Ich schliesse nun das Votum ab, in der Hoffnung, dass damit die Beratung schnell fertig ist und unverzüglich mit dem Bau begonnen werden kann.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Ich nehme das Votum von Thomas Hardegger auf und fasse mich äusserst kurz. Das Projekt «Einhaussung Schwamendingen» ist bereits einige Jahre beziehungsweise Jahrzehnte alt und noch immer nicht realisiert, aber immer noch diskussionslos und unbestritten notwendig. Ungefähr 5000 Menschen sind vom Lärm von mehr als 100'000 Motorfahrzeugen täglich betroffen. Man stelle sich das nur vor! Da der Lärmschutz auch mit einer kostengünstigeren Methode erzielt werden könnte, beteiligt sich der Bund, obwohl der Lärm ja von der Nationalstrasse her rührt, nur mit 56 Prozent an den Kosten. Die Stadt übernimmt ungefähr 20 Prozent, und somit verbleiben rund 25 Prozent der Kosten dem Kanton. Die Kostenschätzung von 2004 ist einerseits teuerungsbedingt obsolet geworden, andererseits durch effektive Mehrkosten von ungefähr 59 Millionen infolge von unerwartet schwierigem Baugrund und durch gesetzliche Änderungen betreffend Tunnelsicherheit. Die Mehrkosten sind also absolut nachvollziehbar. Ich bitte Sie daher, dem Zusatzkredit zuzustimmen und der Abschreibung des Postulates ebenfalls. Danke.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Auch die Grünliberalen werden dem Zusatzkredit von 14,5 Millionen Franken zustimmen und das Postulat betreffend Einfahrt Aubrugg als erledigt abschreiben. Die Einhausung Schwamendingen kommt vor allem der Stadt und den Einwohnerinnen und Einwohnern von Schwamendingen zugute. Sie schützt die Bewohnerinnen und Bewohner vor Lärm und Abgasen und bringt anstelle der Autobahn eine Grünfläche ins Quartier. Viele Grundeigentümer, vor allem Genossenschaften, erwarten das Projekt, damit sie umfassend sanieren können. Wahrscheinlich wird ein Teil des heute sehr günstigen Wohnraums verloren gehen, dafür kann mit einer Aufwertung der sozialen Struktur des Quartiers gerechnet werden. Dies ist im Sinne der Grundeigentümer des Quartiers und auch der gesamten Stadt.

Kritische Stimmen aus dem Quartier betreffen den Abluftkamin, vor allem wenn er sehr nahe an die Häuser dieser Personen zu stehen kommt. Wir sind auch nicht ganz glücklich mit dieser Kaminlösung, aber der Kamin ist von den Vorschriften her zwingend. Wichtig ist für uns vor allem, dass die Autobahn in einen Grünraumbereich gebaut wurde, der ursprünglich als Naherholungsraum geplant war. Aus dieser historischen Perspektive ist es nichts als recht, dass die Autobahn begrünt wird und jetzt dafür auch ein Zusatzkredit gesprochen wird.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Wir brauchen eine gute Infrastruktur. Sie sollte aber die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen so wenig wie möglich beeinträchtigen. Vor Jahrzehnten wurde das Autobahnteilstück zwischen Aubrugg und dem Schöneichtunnel in Betrieb genommen. Seitdem führt die Autobahn mitten durch das Siedlungsgebiet – mit grossen Nachteilen für Mensch und Umwelt. Die CVP setzt sich dafür ein, dass dies nun ein Ende haben wird. Die Vorteile der Einhausung sind gross. Lärm und Emissionen können massiv reduziert werden und es entsteht ein zusätzlicher Erholungsraum. Zudem bringt die Einhausung die zwei getrennten Stadtteile der Wachstumsregion wieder zusammen und ermöglicht ein verdichtetes Bauen. Das Projekt soll zudem Vorbildcharakter für andere entsprechende Projekte haben. Zudem ist es ein Zeichen, dass der Protest der Bevölkerung etwas bewegen kann, auch wenn es Beharrlichkeit braucht. Wir stimmen daher dem Zusatzkredit zu.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Das bestehende Autobahnstück wurde 1982 in Betrieb genommen. 17 Jahre später forderte die Bevölkerung vom Regierungsrat eine einfache Einhausung. Aus finanziellen Gründen sprach sich der damalige Regierungsrat gegen die Realisierung aus. Ein Sprichwort sagt «Lange warten ist nicht geschenkt». Aus dem damaligen 200-Millionen-Projekt ist mittlerweile praktisch ein 300-Millionen-Projekt geworden. Wenn man an der ganzen Geschichte etwas Positives finden will, könnte man sagen: Wenn nach 40 Jahren endlich die Einhausung fertiggestellt ist, wurde so wenigstens die erste Sanierung 40 Jahre später fällig; man hat also quasi die erste Sanierung gespart.

Doch bei diesem Projekt geht es ja primär nicht um Zahlen, sondern um Menschen. 5000 Anwohner sind in diesem Bereich ganz direkt von der Linienführung der Nationalstrasse betroffen. Und für diese Menschen soll nun endlich, endlich eine Verbesserung geschaffen werden. Die EVP wird deshalb dem Zusatzkredit zur Realisierung des Projektes zustimmen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Es wird von «Meilenstein für die Einhausung» gesprochen. Man darf dabei nicht vergessen, es ist auch ein Meilenstein bezüglich der Kosten. Die Kosten für das ganze Ausführungsprojekt sind stolze 393 Millionen Franken. Dies beinhaltet 940 Meter Einhausung Schwamendingen und 760 Meter Sanierung des Schöneichtunnels. Allein die 298 Millionen für die Einhausung Schwamendingen macht einen wahnsinnigen Meterpreis aus. Dieser hohe Betrag ist eigentlich ein Wahnsinn. Ob hier das Kostensenkungspotenzial ausgeschöpft ist, bezweifelt die EDU. Dass schon vor Baustart ein Zusatzkredit beantragt wird, spricht einerseits für die Transparenz der Verantwortlichen, andererseits steigt das Misstrauen gegenüber dem Kostencontrolling. Wir möchten hier vom Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) wissen, wie er das Kostencontrolling eng zu begleiten gedenkt. Denn der Anteil des Kantons beträgt immerhin 73,3 Millionen Franken. Herr Stocker, Sie kennen den Spruch «Wer zahlt, befiehlt». Setzen Sie diesen Spruch bitte um.

Im Gegensatz zur Überdachung Affoltern von 200 Millionen Franken, die die EDU abgelehnt hat, stimmt die EDU der Einhausung Schwamendingen – wenn auch knurrend – und vor allem jetzt dem Zusatzkredit von 14,5 Millionen Franken zu. Ebenfalls abschreiben wird die EDU das Postulat. Danke.

Beat Badertscher (FDP, Zürich): Die Geschichte mit der Einhausung Schwamendingen ist eine ziemlich lange Geschichte, eine Leidensgeschichte, ich möchte nicht alles wiederholen, Sie kennen alles bestens. Für mich ist es aus demokratie-theoretischen Gesichtspunkten ein Idealbeispiel dafür, dass etwas geschieht, wenn man sich erstens wehrt und zweitens beharrlich ist. Das ist eine Hommage an die Einwohner von Schwamendingen, die das jahrelang getan haben und sich nicht haben entmutigen lassen. Wir stimmen dem Zusatzkredit zu.

Wenn ich sage «beharrlich», dann komme ich auf mein Postulat zurück, das ja abgeschrieben ist. Wir sind beharrlich, aber auch nicht ganz unbelehrbar. Ich sehe ein, dass die Beibehaltung dieses «Hosenbeins» zu verkehrstechnischen Schwierigkeiten führen würde. Ich darf Ihnen aber sagen: Wir sind auch hier beharrlich. Wir haben mit Interesse gelesen, dass das ASTRA im Zusammenhang mit der Glatttalautobahn eine Alternative prüft. Ich darf Ihnen sagen: Wir bleiben dran, ich bleibe dran. Ich werde wahrscheinlich nicht mehr so lange dranbleiben, bis das dann einmal Realität wird, aber es gibt ja Nachfolger aus dem Wahlkreis VI, die mit Garantie bei diesem Projekt dranbleiben.

Wir stimmen also sowohl dem Zusatzkredit wie auch der Abschreibung des Postulates zu. Ich danke Ihnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Und wieder wird ein Verkehrsprojekt teurer, als bereits beschlossen. Eine unsägliche Geschichte nimmt ihren Lauf. Der KPB-Präsident hat den Ablauf erläutert. Der im Jahr 2006 beschlossene Kredit genügt heute nicht mehr. Was ist passiert? Die seit 2005 aufgelaufene Teuerung beträgt 8,2 Millionen Franken und wird separat ausgewiesen, ist also nicht Teil des Zusatzkredites von 14,5 Millionen. Was ist denn der Grund für die Verzögerungen und die Mehrkosten? Das eine wurde ausgeführt: der Übertrag der Nationalstrassen an den Bund und die damit übertragene Planung, die nicht mehr genügt, zum anderen die höheren Anforderungen an die Tunnelsicherheit. Seit 2005 hatten wir die Unglücke im Mont-Blanc- und im Gotthard-Strassentunnel. Dazu werden dann noch aufgelistet: die zusätzlichen Anpassungen am Schöneichtunnel, der schwierige Baugrund, der Tramtunnel im Untergrund und die Aufhebung des sogenannten Hosenbeins, der Autobahnzufahrt Aubrugg, was zur Abschreibung des Postulates führt oder zu Ersatzmassnahmen.

Den ersten Grund, Anforderungen an die Tunnelsicherheit, kann ich noch zur Begründung von Mehrkosten gelten lassen. Die weiteren waren aber allesamt bekannt, und niemand wird behaupten, dass Schöneich- und Tramtunnel zwischen 2005 und heute vom Himmel gefallen sind. Die SVP-Fraktion im Zürcher Gemeinderat hat sich bei der Abstimmung zum städtischen Zusatzkredit der Stimme enthalten. Die SVP-Fraktionen von Gemeinde- und Kantonsrat haben die Überdeckung Katzensee abgelehnt; dies im Wissen um die Mehrkosten im Unterhalt und Betrieb gegenüber dem ausgewiesenen Nutzen dieser Bauwerke. Mit Blick auf die Staatsfinanzen muss hier wieder einmal gesagt werden, dass wir uns solchen Luxus nicht leisten können. Wir sind nicht der Meinung, städtebauliche Erneuerungen und Quartieraufwertungen seien, koste es, was es wolle, zu realisieren. Langfristig wird das Quartier Schwamendingen keine Freude an diesem Bauwerk haben. Ich höre schon jetzt den Ruf nach weiteren flankierenden Massnahmen. Aus diesen Gründen werde ich diesem Zusatzkredit nicht zustimmen.

Zu Thomas Hardegger und seinen Voten «schnell abschliessen, schnell mit dem Bau beginnen»: Der Bau wird zu grossen Verkehrsproblemen in Zürich Nord führen, ist doch eine Totalsperrung von mindestens einem Jahr vorgesehen. Das Verkehrschaos ist also geplant. Und zu den Baugenossenschaften muss man sagen: Sie werden sehen, dass wie bei der Weststrasse die Mieten stark ansteigen werden. Und ich höre schon Ihre Stimme, wie Sie dann nach flankierenden Massnahmen rufen werden.

Ich bitte Sie, diesen Zusatzkredit nicht zu sprechen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Ein kurzer Kommentar zum Votum von Herrn Kantonsrat und Ständeratskandidat Thomas Hardegger: Eine Einhausung schafft keine Wertschöpfung. Sie sprechen hier einen enormen Kredit zulasten unserer zukünftigen Generationen. Sie haben das schon gemacht beim Katzensee – absolut unnötig. Nachdem dort in die grüne Wiese gebaut wurde, hat man dann politisch noch einen Deckel drauf getan. Das Gleiche betrifft den Gubrist. Mit dem Geld für diese drei Vorlagen könnten Sie einfach das bitter nötige Projekt Oberlandautobahn bauen. Und was Sie hier damit machen, da müssen Sie sich auch überlegen, ob unsere zukünftigen Generationen diese Kunstbauten, die wir hier unnötigerweise aufstellen, überhaupt noch finanzieren können.

Ich werde dieser Vorlage nicht zustimmen und bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Roland Munz (SP, Zürich): Gestatten Sie mir, als Vertreter des betroffenen Quartiers Schwamendingen, auch noch kurz das Wort an Sie zu richten. Die Voten meiner beiden Vorredner nehmen wir selbstverständlich zur Kenntnis. Wir nehmen im Quartier aber auch zur Kenntnis, dass wir schon lange warten. Vor zwölf Jahren wurde die beförderliche Behandlung dieses Anliegens versprochen, das Quartier – und das muss ich leider heute attestieren –, das Quartier glaubt nicht mehr daran, dass die Bagger auffahren, solange sie nicht dastehen. Erst wenn der erste Spatenstich gemacht ist, erst dann glauben wir tatsächlich daran. Da können wir hier drin noch einmal bekunden, wie wichtig und schnell und dringlich es sei, so viel wir wollen – jetzt muss gehandelt werden.

Natürlich leuchten die Verzögerungsgründe ein, aber die Gründe, die zu den Verzögerungsgründen führen, werden nicht besser, je länger sie wiederholt werden.

Erster Grund: neue Anforderungen seitens des Bundes. Nach Jahren der Planungsarbeiten schien plötzlich jemandem aufgefallen zu sein, dass Einhausung und bestehender Tunnel zusammen über 1000 Meter lang werden, was nach zwischenzeitlich revidiertem Bundesrecht besondere Entlüftungsanlagen nötig machen würde. Meiner Erinnerung, der Erinnerung im Quartier und den Protokollen der zuständigen Kantonsratskommission kann entnommen werden, dass die neue Gesamttunnellänge schon damals Thema in den ursprünglichen Kommissionsberatungen war. Zwar wurde damals mehrheitlich verneint, dass der alte Tunnel und die Einhausung zusammen zu sehen wären. Zwar war die neue Bundesgesetzgebung bereits in Beratung, weshalb man hätte wissen können, welche neuen Bestimmungen zu erwarten waren. Die Problematik war also bekannt, beziehungsweise sie hätte bekannt sein können.

Zweitens: Der Baugrund soll unerwartet schwierig sein. Hier muss man sich tatsächlich fragen, was für einen Baugrund man denn erwartet hatte. Geht man davon aus, dass der Grund eines ehemaligen Riedlandes optimalen Baugrund bietet? Ignoriert man einfachstes geologisches Basiswissen, Erfahrungen früherer Bauten im Untergrund, beispielsweise den Tramtunnel, der darunter liegt, beispielsweise Entwässerungstollen? Oder glaubt man, es hätten sich seit dem Bau des

Entwässerungstollens und des Tramtunnels grosse geologische Änderungen ergeben? Das kann es ja wohl nicht sein. Eher scheint uns, dass gewisse Kommunikationsstränge nicht funktioniert hätten, dass jemand, der in einem einsamen, abgeschotteten Büro sitzt, ohne Anschluss an Kommunikationsmittel, mit deren Hilfe man bei den Bauherrschaften der erwähnten früheren Bauwerke Erfahrungen hätte einholen können.

Oder der Grund drei, die Zuständigkeit hätte halt zum Bund hin gewechselt: Auch hier zeigen sich zur Hauptsache eklatante Kommunikationsdefizite. Gelang es bezüglich des Baugrundes nicht, Wissen aus städtischer Ebene anzuzapfen, scheint der Wechsel der Zuständigkeit zum Bund seinerseits Wissen vernichtet zu haben. Anders lässt sich eine mehrjährige Verzögerung aufgrund neuer Oberherrschaft schlicht nicht erklären.

Die Teuerung, klar, die kommt dazu. Das haben aber bereits Vorredner erwähnt, die ist ja nur ein kleiner Teil.

Bezüglich des Satzes zum sogenannten Hosenbein möchten wir aus Quartiersicht auch noch erwähnt haben, dass es sehr genau zu beachten sein wird, wo dann solch ein Ersatzanschluss stattfinden soll. Wir müssen über die Quartiergrenzen hinaussehen und feststellen, dass eine Glatttalstadt im Entstehen begriffen ist. Es wäre falsch, dann einfach dort mitten hinein einen Autobahnanschluss zu bauen, den man vielleicht in 30 Jahren wieder einhausen muss. Da gilt es sehr sorgfältig zu planen und nicht die Erfahrungen von heute schlicht zu ignorieren und eine erneute Bausünde zu begehen.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Zusatzkredites. Möge der erste Spatenstich rasch geschehen!

Christian Mettler (SVP, Zürich): Die Einhausung ist nicht nur eine Zangengeburt, sondern eine schwere Geburt. Endlos zieht sich die Realisation hin. Viel wurde gesprochen, aber auch versprochen. So liegt es in der Natur der Sache, dass es immer teurer wird, da Fehler und Gegebenheiten nicht anerkannt und miteinbezogen wurden. Immer mehr und neue Forderungen wurden zu Stolpersteinen in der Zeitachse. Die Bevölkerung von Schwamendingen hat das legitime Anrecht auf eine Realisation. Bitter ist dabei auch die Realität, dass diverse KMU auf der Strecke bleiben und keine Zukunftsoptionen mehr haben. Ich stimme wohl zähneknirschend dem Zusatzkredit zu, im Wis-

sen, dass die 14,5 Millionen Franken bei Weitem nicht reichen werden.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich hätte ich das Wort gar nicht mehr gewünscht, weil ausnahmsweise alle Fraktionen sich einig sind heute Morgen. Ich hoffe natürlich, dass das so bleibt.

Ich bin aber von Hans Egli betreffend der Kosten angesprochen worden, die dieses Projekt hat und wer hier die Federführung haben wird und ob es nicht noch viel teurer werden wird. Er hat den Spruch «Wer zahlt, befiehlt» zitiert, und ich möchte festhalten, Sie kennen alle den Kostenteiler: Der Bund leistet den grössten Anteil mit über 50 Prozent und wird auch die Federführung in diesem Projekt haben. Dazu gibt es aber auch zu sagen, dass der Bund uns ausdrücklich zugesichert hat, dass, sollte es nochmals zu Mehrkosten kommen, diese zulasten des Bundes gehen würden. Das wurde der Stadt und dem Kanton zugesichert. Ich hoffe natürlich nicht, dass es Mehrkosten gibt, aber der Bund wird hier die Federführung haben und für allfällige, aus heutiger Sicht nicht zu erwartende Mehrkosten in seine eigene Tasche greifen müssen.

Zu Roland Munz möchte ich einfach noch sagen: Wenn man jetzt alles den Planern in die Schuhe schiebt und sagt «Die haben schlechte Arbeit gemacht», möchte ich doch nochmals auch für Sie, als Quartierbewohner, festhalten, dass sich natürlich das Projekt auch markant verändert hat, dass wir heute von etwas ganz anderem reden, dass die Foundation auch viel besser sein muss für dieses Projekt. Und dieses Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich erarbeitet und steht heute so da. Dass die Kommunikation zwischen der Stadt, dem Kanton und dem Bund nicht funktioniert hat, stimmt also schlicht und einfach nicht. Besten Dank. Ich hoffe, Sie stimmen dem Kredit zu.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Teil A

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern, deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über Ziffer I der Vorlage 4773

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), Ziffer I zuzustimmen und den Zusatzkredit zu bewilligen. Damit ist das Quorum von 91 erreicht.

II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Teil B

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Postulat 210/2008 wird als erledigt abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Strassengesetz (StrG)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 [4674a](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Vorlage wurde der KEVU am 3. Mai 2010 zugewiesen, auf den Tag genau nach einem Jahr, am 3. Mai 2011, kam es nach 15 Sitzungen mit Anhörungen, intensiven Abklärungen, Beratungen von Anträgen zur Schlussabstimmung über das neue Strassengesetz. Ich spreche zuerst zu Teil A der Vorlage, und zwar zunächst einleitend und zu den Mehrheitsbeschlüssen und zugehörigen Minderheitsanträgen, die von der Regierungsvorlage abweichen:

Das Strassengesetz, das am 27. September 30 Jahre alt würde, wurde in einigen Bereichen den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. So muss mit dem Übergang der Nationalstrassen an den Bund die Wahrung der kantonalen Interessen an den Nationalstrassen auf Kantonsgebiet sichergestellt werden. Weiter entsprach die jahrzehntelange Praxis bei den Grundeigentümerbeiträgen nicht mehr dem Buchstaben des Gesetzes. Grundeigentümerbeiträge müssen zwingend gemäss Bundesrecht erhoben werden. Ein Verzicht auf die Beitragserhebung beziehungsweise deren Regelung, wie er in der Vernehmlassung unter anderem gefordert wurde, ist nicht möglich. Die KEVU hat aber einhellig versucht, für die Grundeigentümer das Maximum aus den bestehenden Vorschriften herauszuholen. Grundeigentümerbeiträge sollen nur noch für die erstmalige Erstellung von Fahrbahnen für den motorisierten Privatverkehr erhoben werden, und zwar nur, wenn die Erschliessung des Grundstückes objektiv besser wird. Bei der Bemessung wurde das bundesrechtlich mutmasslich zulässige Minimum gewählt. Die für die Grundeigentümer höchst störenden Beiträge an Strassenverbreiterungen, nachträgliche Einbringung von Trottoirs oder Radwegen entfallen. Nicht selten bringen diese Dinge für den Eigentümer ja keine objektive Verbesserung der Erschliessung, sondern gar eine Beeinträchtigung seines Grundstückes.

Die Gemeinden, die bei ihren Beiträgen mehr oder weniger auf diese Beiträge zählen, werden wohl dadurch entschädigt, dass ihnen neu der Kanton beim Unterhalt der Gemeindestrassen Kostenanteile in Form von je nach Funktion der Gemeindestrasse abgestuften Pauschalen gewährt. Die Staatsbeiträge für den Bau und Unterhalt der Gemeinde-

strassen gemäss den Paragraphen 29 bis 31 sollen mindestens 20 Prozent der Einnahmen aus dem Strassenfonds betragen.

Eine Minderheit wünscht diese Bestimmung nicht und plädiert für den Antrag des Regierungsrates. Diese Minderheit möchte die kantonalen Gelder des Strassenfonds nicht für den Unterhalt der Gemeindestrassen ausgeben, der ja heute von den Gemeinden so oder so geleistet wird, sondern sieht für die Mittel des Strassenfonds andere Einsatzziele.

Im Sinne einer gesamtverkehrlichen Betrachtung und Entwicklung des Kantons wurde im Gesamtverkehrskonzept 2006 festgelegt, dass die Planung der Strasseninfrastruktur an die Planung des öffentlichen Verkehrs angeglichen werden soll. Eine komplette Angleichung der Instrumente ist nicht möglich, ein Rahmenkreditverfahren etwa geht nicht. Beim öffentlichen Verkehr bestellt der Kantonsrat das Angebot. Es geht um Betriebskosten. Bei der Strasse geht es um Investitionskosten. Es wäre auch falsch, wenn durch einen Rahmenkredit keine Einzelkredite für die Projekte mehr zu haben wären. Man könnte so nicht mehr über die einzelnen Vorlagen entscheiden.

Der Rat soll hier aber Grundsätze zur Weiterentwicklung, Finanzierung und Nutzung der Staatsstrassen und «Strassen mit überkommunaler Bedeutung» fällen. Das Gesetz definiert neu den Begriff «Strassen mit überkommunaler Bedeutung» als Staatsstrassen auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur. Im Rahmen des vierjährigen Beschlusses können wir einen Rahmen und Prioritäten setzen sowie Schlüsselvorhaben definieren; das auch in den Städten Zürich und Winterthur.

Es ist wichtig, die Strasseninfrastruktur im ganzen Kantonsgebiet aus einer Hand zu planen und die finanziellen Mittel zielgerichtet einzusetzen. Dafür braucht es eine Gesamtsicht. Zürich und Winterthur behalten die Planungssicherheit, welche für die Erfüllung der delegierten Aufgaben notwendig ist. Auch in Zukunft projektieren, bauen, betreiben und unterhalten beide Städte eigenständig den Grossteil der Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet. Bei den städtischen Strassen mit ihren vielen Werkleitungen und ÖV-Trassen würden eine Delegation von Bau und Unterhalt keinen Sinn machen. Damit behalten die Städte die für die Erfüllung der delegierten Aufgaben erforderliche Planungssicherheit. Die Genehmigung des Einzelprojektes und die Feststellung der Anrechenbarkeit an die Pauschale sollen aber Sache des Kantons sein.

Gegen den Entwurf des Regierungsrats hat sich in den Städten Zürich und Winterthur Widerstand geregt. Die KEVU hat die Städte in der Folge angehört und sich mit den von ihnen eingebrachten Vorschlägen auseinandergesetzt. Die Mehrheit der Kommission kam nach Auseinandersetzungen mit der Materie zum Schluss, dass die vom Regierungsrat festgesetzten Kostenanteile die vom Kanton zu bewilligen sind, mit 3 Millionen Franken für Vorhaben und 150'000 Franken für Projektierung angesichts der Komplexität des Bauens in den Städten mit all den Werkleitungen, Tramgeleisen definitiv zu knapp sind. Die Kommission hat die Anteile auf 6 Millionen Franken, respektive 300'000 Franken verdoppelt. Dabei geht es, um Klartext zu sprechen, um die Kostenanteile zulasten des Kantons und nicht um die absoluten Kosten des Vorhabens oder der Planung und Projektierung. Der Volkswirtschaftsdirektor hat sich gegen die Erhöhung zumindest nicht gewehrt. Zu diesem Thema haben wir zwei Minderheitsanträge:

Der eine fordert, beim Antrag der Regierung, also bei 3 Millionen und 150'000 Franken zu bleiben. Es wird also keine Notwendigkeit der Erhöhung der Kostenbeiträge gesehen.

Der zweite Minderheitsantrag zum Thema, der Antrag von Robert Brunner, ist komplexer und nimmt die von den Städten eingebrachten Anliegen direkt auf. Er betrifft die Paragraphen 8 und 44. Der Antrag will, dass der Kantonsratsbeschluss zwar noch immer das ganze Strassennetz umfassen soll, aber die Städte Zürich und Winterthur von Paragraph 8 Absatz 2, der alle zwei Jahre vorzulegenden Planung durch die Regierung, ausgenommen sein sollen und dass die Städte in die Erarbeitung der Beschlüsse nach Paragraph 8 Absatz 1 einbezogen werden. Die Städte sollen nach Ansicht der Minderheit weiterhin Strassen von überkommunaler Bedeutung selber planen und den Regierungsrat alle zwei Jahre in Kenntnis setzen; das mit Ausnahme der Grossprojekte gemäss Paragraph 47 Absatz 1.

Für die Mehrheit ist der Antrag zum einen überflüssig, weil die Städte heute in die Planung grösserer Vorhaben sowieso einbezogen werden. Die gute Zusammenarbeit wurde der Kommission von allen Seiten bestätigt. Zum anderen besteht das Risiko, dass ein Projekt erst nach langer und teurer städtischer Planung mit Paragraph 50 sozusagen in letzter Minute zurückgewiesen würde. Das scheint der Mehrheit alles andere als ideal, nicht zuletzt politisch.

Die Mehrheit der Kommission steht hinter dem Paradigmawechsel in der Planung von Strassen von überkommunaler Bedeutung in den

Städten Winterthur und Zürich. Möchte eine Gemeinde oder Stadt ein bestimmtes Vorhaben selber projektieren, so eröffnet Paragraph 53 diese Möglichkeit zudem ausdrücklich.

Ein weiterer Mehrheitsantrag betrifft die Streichung des Wörtchens «mindestens» in Paragraph 28 a Absatz 2 bei den jährlichen 10 Millionen Franken für die Verwirklichung des Radwegnetzes. Die Minderheit möchte «mindestens» belassen, um die Flexibilität bei der Realisation zu wahren. Wenn in einem Jahr weniger verbaut werden konnte, soll ein Nachholen möglich sein. Die Mehrheit der Kommission möchte den Betrag im Sinne einer verlässlichen Budgetierung fixieren.

Im Namen der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, das Strassengesetz in der von der Mehrheit der KEVU beschlossenen Form anzunehmen. Ich danke Ihnen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Mit dem Geschäft 4674 hat die Regierung einen ausgewogenen Vorschlag zur Revision des Strassengesetzes zur Diskussion gebracht. Im Verlaufe der Verhandlungen wurden dann allerdings von links-grüner Seite Anträge gestellt, die wir in der bereinigten Vorlage als Minderheitsanträge wieder finden und die das Gesetz nach unserer Meinung aus dem Lot bringen, sollten sie denn eine Mehrheit finden. So soll zum einen dem Strassenfonds nur noch die Hälfte des kantonalen Anteils der LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) zugutekommen. Andererseits sollen aber aus dem Strassenfonds den Gemeinden Beiträge für Bau und baulichen Unterhalt ihres Strassennetzes ausgerichtet werden, und dies, obwohl das nun genehmigte Finanzausgleichsgesetz im demografisch-topografischen Lastenausgleich solche nicht projektbezogene Beiträge vorsieht. Diese Beiträge des Kantons an den Bau und den baulichen Unterhalt der Gemeindestrassen brächten zwangsläufig auch das kantonale Mitspracherecht auf dem kommunalen Strassennetz mit sich. Die Folgen davon sind ein grösserer administrativer Aufwand, verbunden mit Mehrkosten, und letztlich eine länger dauernde Abwicklung der Projekte.

Die Medienkonferenz des Regierungsrates zur Strassengesetzrevision löste bei den Städten Zürich und Winterthur heftige Reaktionen aus. Während in den übrigen Städten und Gemeinden auf dem überkommunalen Strassennetz der Kanton das Sagen hat, fühlen sich die beiden Städte mit der Revisionsvorlage in ihrer Kompetenz beschnitten

und ihrer Autonomie gefährdet. Die Abschottungspolitik der Stadt Zürich nach der Eröffnung der Westumfahrung zeigt klar auf, dass hier dem Kanton mehr Mitspracherecht eingeräumt werden muss. Ich danke Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich stehe sehr ungern zu diesem Gesetz auf, weil das Gesetz, kurz gesagt, eindimensional, altmodisch und schlicht und einfach keine oder nur wenige Grundsätze der integrierten Raum- und Verkehrsplanung entsprechen. Wir sollten heute nicht über ein Strassengesetz beraten, wir sollten eigentlich über ein Mobilitätsgesetz sprechen.

Zur Historie: Als 2006 das Gesamtverkehrskonzept der Öffentlichkeit präsentiert wurde, hatten wir grosse Hoffnungen, da endlich endlich! – eine integrierte Planung im Kanton angekommen war. Alle Verkehrsträger sollen integriert miteinander geplant werden und eine gesetzliche Grundlage bekommen. Das Gesamtverkehrskonzept hat deutlich auch gesetzliche Änderungen zur Folge: einerseits die Finanzierung der Strassen und der anderen Infrastrukturen in Abhängigkeit zu ihren Umweltauswirkungen, ein besseres Reporting, eine strategische Planung mit Einbezug des politischen Systems und eine Anpassung gemäss den NFA-Vorlagen; dies aber alles mit dem Hintergrund der demografischen Änderungen und dem Grundrecht, mobil zu sein, eine Mobilität zu wählen, welche uns wirtschaftlich, aber auch ökologisch sinnvoll erscheint.

Als das Strassengesetz 2009 in die Vernehmlassung geschickt wurde, war das in enger Verknüpfung mit dem Verkehrsabgabengesetz (VAG). Das Los des Verkehrsabgabengesetzes kennen Sie ja, die Entkoppelung der beiden Gesetze sehen wir als fundamentalen Fehler. Eine Revision sollte – und sollte immer noch – gemeinsam passiert sein.

Seitdem das Strassengesetz präsentiert worden ist, haben wir den Entwurf des neuen Gesamttrichtplans. Auch hier möchte ich sagen: Dieser Gesamttrichtplan, welcher Verkehr, Siedlung, Landschaft strategisch und integriert aufnimmt, hat eigentlich einen guten Grundsatz, das sogenannte Raumordnungskonzept. Dieses Raumordnungskonzept ist fortschrittlich. Ich möchte das mal vorwegnehmen für die Richtplandebatte im nächsten Jahr: Dieses Papier sollte Grundlage auch für dieses Mobilitätsgesetz sein, das wir heute besprechen. Leider hat diese Entkoppelung auch in zeitlichen Dimensionen nicht stattgefunden.

Sowohl finanziell als auch zeitlich ist es also nicht integriert, und wir sind nur noch auf den Verkehrsträger «Strasse» reduziert. Das macht die Debatte nicht einfach und hat in der Beratung in der Kommission teilweise sehr emotionale Auswirkungen gehabt.

Eine dieser Auswirkungen – das will ich jetzt gerade noch vorwegnehmen – ist das Verhältnis zu den Kommunen Stadt Zürich und Winterthur. Sie wissen ja, dass monatelang das Thema war: Wie wird die Pauschalabgabe der beiden Städte gehandhabt? Das war monatelang der Hauptinhalt des Strassengesetzes, dass man sehr Angst hatte, dass diese Gemeinden durch die Änderung des Systems von der Pauschalabgabe sozusagen entmündigt werden.

Ich möchte hier klarstellen, dass das Gesetz viel breiter ist: Es gibt die Thematik der Grundeigentümerabgabe, die Thematik, welches Gremium zur strategischen Planung beigezogen wird, und die Thematik der Finanzierung. Genauso wichtig, wenn nicht sogar noch wichtiger, ist es, wie wir mit den beiden Kommunen Stadt Zürich und Stadt Winterthur umgehen. In der Beratung und in der Anhörung der beiden Städte – das hat schon der Referent gesagt – wurde uns klar, dass die Zusammenarbeit eigentlich grundlegend durch ein Corporate-Governance-Papier festgelegt wird und dass diese Festlegung im Moment – und hoffentlich auch in Zukunft – gut funktioniert. Die Angst, dass man Doppelspurigkeiten hat, die Angst, dass man den Untergrund unter den Strassen, eben die Trassees und die Werkleitungen, tangiert und ihre Planung und Erneuerung, diese Angst konnte man wegnehmen. Es ist klar, dass es eine integrierte Planung, wie schon von Anfang an gesagt worden ist, zwischen Stadt und Kanton gemacht wird und dass weiterhin diese Kultur aufrechterhalten werden soll.

Ich möchte hier mit dem sehr guten Kompromiss, der in der Beratung entstanden ist, dass wir den Städten Zürich und Winterthur die Planungspauschale oder -höhe von 300'000 Franken zulassen und man erst dann mit einem 6-Millionen-fränkigen Projekt auf den Kanton zugeht und zur Abstimmung kommt, dass das eine richtige Hürde ist, dass dies Hürden sind, welche eine Planung für die kleinen Strassen ermöglichen. Es sind hauptsächlich diese kleinen Strassen in den Städten Zürich und Winterthur, die heute noch gemacht werden. Die grossen sind schon geplant und gebaut. Also wie gesagt, die Stadt ist eigentlich schon gebaut.

Die Beratung dieses Gesetzes will die SP sehr kritisch beobachten. Es ist heute klar, dass Mobilität eine Kultur ist, dass diese Kultur sich

nicht auf einen Träger reduzieren lässt und dass wir ein Gesetz haben müssen, welches nicht nur 30 Jahre oder 31 Jahre hält. Es muss ein Gesetz sein, durch welches die nächsten Generationen nicht zu Schaden kommen und welches die Zersiedlung der Umwelt nicht weiter vorwärtstreibt. Ein zukunftsverträgliches Gesetz wäre ein Mobilitätsgesetz, und es wäre gleichzeitig mit der Richtplandebatte zu führen. Heute haben wir sozusagen eine Reparaturarbeit zu machen – mit diversen Anträgen der SP, der Grünen und der Grünliberalen, die wir ganz klar auch unterstützen und für die wir uns auch mit sehr viel Verve einsetzen werden.

Ob die SP dem Gesetz in der Form, wie es jetzt vorliegt, zustimmen wird, werden wir in der zweiten Ratsdebatte bei der Schlusslesung entscheiden; und wenn nicht, dann müssen wir vielleicht den Gang an die Öffentlichkeit und zum Volk machen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Wir, circa 180 Personen, sind heute hier im Ratssaal versammelt. Jedermann von uns hat ihren beziehungsweise seinen Weg genommen, um sich mehr oder weniger pünktlich hier an der Limmat einzufinden, entweder zu Fuss oder mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem privaten Fahrzeug – und was am wahrscheinlichsten ist: mit einem Mix davon. Dabei haben wir mit aller Selbstverständlichkeit Strassenraum benützt, Trottoirs, Velowege, Strassentunnels, Unterführungen und anderes. Und ehrlich gesagt, es war uns wohl allen nicht wichtig, ob das nun Privatstrassen sind, diese neuen Strassen von überkommunaler Bedeutung oder Gemeindestrassen. Wichtig war, dass wir diese Strasseninfrastruktur in meist einwandfreiem Zustand benutzen konnten, dass praktisch alles funktionierte zwischen den Verkehrsträgern und den vielen Menschen, die unterwegs sind. Wir schätzten dies heute Morgen, wir schätzen dies jeden Tag wie die Bevölkerung des Kantons Zürich, die Pendlerinnen und Pendler in unserem Kanton und die inländischen und ausländischen Gäste. Dies ist einer der Standortfaktoren, die den Grossraum Zürich attraktiv machen.

Das Strassengesetz ist eine Infrastrukturvorlage, und wir alle wissen, wie wichtig eine funktionierende und leistungsfähige Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort, Lebensraum und Wohnraum Zürich ist. Es ist ja kein Zufall, dass die Strassen bei der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt sind, es geht um Übergeordnetes. Im Regierungsprogramm 2011 bis 2015 oder dem Politbereich 6, Verkehr, ist genau dies das

langfristige Ziel. Wir dürfen diese hohe kantonale Infrastrukturqualität nicht mit Verboten, Verhinderungen, Verteuerungen, Kompetenzunklarheiten und festgesetzten Prioritäten aufs Spiel setzen, wie dies eine Unzahl von Minderheitsanträgen fordert, im Gegenteil: Es braucht klare Kompetenzen und, soweit es geht, offene Formulierungen. Es sei daran erinnert: Wir befinden uns in dieser Debatte auf Gesetzesstufe und nicht bei der Projektierung und Umsetzung von einigen Metern Quartierstrasse irgendwo im Kanton. Dieser Ansatz erlaubt bei jedem einzelnen, noch so kleinen Strassenprojekt wie auch beim Unterhalt unter Einbezug aller Beteiligten und Betroffenen die beste Lösung aus heutiger Sicht zu finden. Die Städte Zürich und Winterthur und die Gemeinden werden mit dieser Vorlage nicht entmündigt.

Die Strassen sind wie die Blutgefässe eines Körpers. Da gibt es Arterien und Venen. Umgangssprachlich verwendet man ja auch den Begriff «Hauptverkehrsader». Und im Englischen wird für wichtige Umfahrungen der Begriff «Bypass» verwendet. Das sind die Staatsstrassen. Dann gibt es die Blutversorgung der vielen Organe. Davon sind zwei im Kanton Zürich ganz wichtig, wie wir wissen, nämlich die Städte Zürich und Winterthur, wo es nun die Strassen mit überkommunaler Bedeutung geben soll. Und abschliessend gibt es die vielen anderen Blutbahnen bis hin zu den winzigen Kapillaren, dem Strassennetz der Gemeinden, die vielfach mit Kehrplätzen oder Sackgassen enden. Aber vergessen wir nicht: Diese Blutgefässe sind alle im gleichen Organismus, nämlich im Kanton Zürich, und da braucht es einen vorausschauenden und visionären Intellekt, ein Hirn mit mannigfacher Erfahrung, einen Chef.

Wir finden es richtig, dass der Regierungsrat – und mit ihm die verantwortlichen Ämter – diese Rolle einnimmt. Es wird vorsorglich und kooperativ geplant, realisiert und ständig optimiert, und das Ganze wird im Auge behalten, zum Wohle der Volkswirtschaft und der Bevölkerung. Es bedarf einer Federführung. Diese soll aus unserer Sicht klar beim Kanton sein, ansonsten ist die Schwächung eines oder mehrerer Organe vorprogrammiert und weil bekanntlich alles zusammenhängt – des ganzen Körpers. Der Kanton Zürich könnte munter einem Verkehrsinfarkt entgehen.

Wir begrüssen, dass neu der Kantonsrat alle vier Jahre die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen und der Strassen mit überkommunaler Bedeutung festlegen soll. Damit werden die strategischen Absichten des Regierungsrates

durch die Volkvertreter sanktioniert, gleich wie das beim öffentlichen Verkehr bereits der Fall ist. Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Ausarbeitung einer schlanken, modernen und klaren Gesetzesteilrevision, die die Praxis der gegenwärtigen Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, den Städten Zürich und Winterthur beziehungsweise den Gemeinden wiedergibt. Weitestgehend funktioniert diese Zusammenarbeit, und es ist schlichtweg unehrlich, wenn linke und grüne Kreise in dieser Debatte das Gegenteil behaupten. Es ist zudem befremdlich und besorgniserregend aus unserer Sicht, wenn Kantonsräte aus den Reihen der SP, GP, CVP, EVP und GLP sich für die schlicht unrealistischen politischen Forderungen der beiden Grossstädte instrumentalisieren lassen. Da fehlt Ihnen, geschätzte Ratskolleginnen und Ratskollegen, die nötige Gesamtschau für einen verkehrsmässig funktionierenden Kanton Zürich. Der private Individualverkehr wird weiter verteufelt und sollte Ihrem Ansinnen nach langfristig eh ganz aus den Städten verschwinden. Das ist Mobilitätsromantik, der wir nichts abgewinnen können.

Wir sind erfreut, dass die Vorlage mit verschiedenen alten Pendenzen aufräumt, beziehungsweise zwischenzeitlich erfolgtes Recht widerspiegelt. Erwähnt seien hier die Bereiche der Grundeigentümerbeiträge, der Nationalstrassen und der Behinderten.

Nun kurz noch zur Finanzierung der Strassen beziehungsweise zum Strassenfonds: Hier unterstützen wir auf der ganzen Linie den Antrag des Regierungsrates. Er ist ausgewogen und gewährleistet, dass das Strassennetz langfristig finanziert bleibt für den Betrieb und Unterhalt und für die Investitionen. Die Minderheitsanträge wollen allesamt die Werterhaltung der Strasseninfrastruktur schwächen und auf konfuse Art und Weise weitere Umverteilungen herbeiführen und den Strassenfonds schlichtweg austrocknen, und dies in rasantem Tempo. Dies ist alles konsequent abzulehnen. Und der Versuch der GLP, Teile beziehungsweise Tarife im Verkehrsabgabengesetz über diese Debatte wieder zu ändern, gehört in die Kategorie «abstrus» und sollte vor allem nach dem letzten Montag eigentlich vom Tisch sein. Wir äussern uns in der Detailberatung zu den weiteren Inhalten.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten auf dieses heutige Geschäft, für die Abschreibung des dringlichen Postulates, Teil B der Vorlage, und die Erledigung der beiden Behördeninitiativen des Gemeinderates Zürich.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Diese Vorlage – Ruedi Menzi hat es erwähnt – hat uns viele Monate beschäftigt. Und in diesen vielen Monaten hat sich diese Vorlage auch verändert. Wir konnten uns in der Kommission bei etlichen Anträgen zusammenraufen. Ich möchte deshalb zu Beginn der Debatte anerkennen, dass wir in der Kommission nicht emotionell, aber lebhaft diskutiert haben, auch langfähig. Mitverantwortlich für diese gute Diskussionskultur waren auch Regierungsrat Ernst Stocker und die Herren Traber und Sägesser (*Markus Traber und Richard Sägesser, Amt für Verkehr*), welche in dieser Zeit sehr viel Geduld bewiesen haben. Alex Gantner, in einem Punkt bin ich einverstanden mit dir, es handelt sich hier um ein Infrastrukturgesetz, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Aber das wird dann ein Teil der Diskussion sein: Strasse ist nur ein kleiner Teil öffentlicher Infrastruktur.

In den rund 15 Sitzungen, in denen wir diese Vorlage diskutiert haben, konnten wir aber nicht alle Differenzen ausräumen. Wir werden deshalb wie beim Verkehrsabgabengesetz erst nach der ersten Lesung Bilanz ziehen und dann entscheiden. Heute wird im sechsten Kapitel des Strassengesetzes die Zuständigkeit für überkommunale Strassen auf dem Gebiet der Städte Winterthur und Zürich an diese übertragen. Die Städte erstellen und unterhalten diese. Das bedeutet aber in keiner Weise, dass die Städte heute dort tun und lassen könnten, was sie wollen, und dann einfach die Rechnung schicken könnten. Der heutige Paragraph 50 besagt denn auch klipp und klar, dass der Kanton jederzeit – so steht es heute im Gesetz – jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans erstellen oder ausbauen könne, sofern eine Stadt die Verwirklichung eines Projektes ablehnt. Die Verweigerung, da hat sich ein kleiner Fehler eingeschlichen, die ist nicht im Paragraphen 50, die ist im Paragraphen 45 des heutigen Strassengesetzes geregelt. Es ist nicht so, dass die Städte diese Projekte selber bewilligen. Das macht der Regierungsrat. Es ist nicht so, dass sich die Städte die Unterhaltungspauschale selber bewilligen. Das macht der Regierungsrat.

Diese Vorlage will nun den verbindlichen Planungshorizont erweitern. Das wiederum ist bestimmt nicht falsch. Wir haben Ähnliches bei der Energieförderung oder beim öffentlichen Verkehr. Gleiches wäre übrigens auch bei der Substanzerhaltung der kantonalen Gebäude sinnvoll, dagegen haben wir nichts. Die Differenz haben wir dort, wie die mittelfristige Planung zu erfolgen hat. Ich habe den gemeinsamen Antrag dieser Städte, also Winterthur und Zürich, zum Paragraphen 8 Absatz 2 und die Folgeanträge dazu als Minderheitsantrag eingebracht.

In den diversen Gesprächen, die ich mit Vertretern der Stadt Zürich führte, ging es nie um die rund 40 Millionen Franken, die die Stadt Zürich jährlich für Unterhalt und Erneuerung des Hauptstrassennetzes ausgibt, sondern ausschliesslich um die rund 220 Millionen Franken, welche jährlich für Unterhalt und Erneuerung der städtischen Infrastruktur unterhalb des Deckbelags wie Wasser, Abwasser, Gas, Fernwärme, Elektrisch, Kommunikation et cetera ausgegeben werden und die zum grössten Teil durch Gebührenerträge finanziert sind. Es ist eben nicht so, dass unter dem Pflaster der Strand beginnt. Unter dem Pflaster haben wir ein Milliardenvermögen, es ist ein Volksvermögen, das mit Gebührenerträgen finanziert wird. Ich war lange genug in der Kommunalpolitik, um die Folgen für die Städte zu erkennen, weshalb ich die Anträge von Winterthur und Zürich mit Überzeugung vertrete. Uns wurde das Projekt-Governance-Papier zwischen Stadt und Kanton Zürich vorgestellt. Es ist beeindruckend und resultierte gemäss Aussagen der Stadt Zürich in einem 20-prozentigen Effizienzgewinn zugunsten des städtischen Gebührenzahlers. 20 Prozent Effizienzgewinn ist sehr viel Geld. Und die Fraktionen der SVP und FDP werden zu begründen haben, wieso sie jeweils sonntags Gebührensenkungen einfordern und dann montags das Gegenteil dazu beschliessen wollen. Da möchte ich dann doch gern noch etwas mehr hören, aber diese Diskussion werden wir dann bei der Beratung des Paragraphen 8 Absatz 2 vertiefen. Und wenn Sie wirklich glauben, nur das Tiefbauamt des Kantons sei fähig und die Tiefbauämter der Städte Winterthur und Zürich können es nicht, schaffen es nicht: Gehen Sie doch bitte an den Kreisel in Höri, aktuell diese Woche, Wehtalerstrasse, Totalsperrung zwischen Steinmaur und Schöfflisdorf, ewige Baustelle Otelfingen und so weiter und so fort. Reden Sie dort mit den Leuten, reden Sie mit den Berufschaffeuern, was die vom Tiefbauamt des Kantons Zürich halten, oder lesen Sie den Leserbrief Ihres SVP-Kantonsratskandidaten Nummer 3 auf dem Ersatz, was er dazu geschrieben hat.

Trotz langer Beratungsdauer dieser Vorlage wurde dann im letzten Moment ein mit dem Verkehrsabgabengesetz verknüpfter Antrag zum Paragraphen 28 eingereicht. Er betrifft einen wesentlichen Teil einer ökologischen Steuerreform, dass der motorisierte Individualverkehr (*MIV*) seine Kosten vollständig zu übernehmen hat, also auch die Kosten der Gemeindestrassen. Dieser Antrag will also das Verkehrsabgabengesetz und das Strassengesetz verknüpfen, was ja auch aus unserer Sicht sinnvoll gewesen wäre. Eine fundierte Diskussion dazu hat lei-

der in der Kommission nicht mehr stattgefunden. Weder konnten wir die Zahlen dazu wirklich verifizieren, noch wurde im Antrag den Übergangsbestimmungen genügend Beachtung geschenkt; das habe ich auch erst nachher bemerkt. Wenn also die Verkehrsabgaben erhöht würden, bevor die doch sehr aufwendigen Ausführungsbestimmungen erlassen sind, könnte der Volkswirtschaftsdirektor den Strassenfonds in einer Art und Weise äufnen, dass selbst Dagobert Duck vor Neid erblassen würde. Die «Bulle» zur Verkehrsabgabe vom Stuhle Petri (*Gabi Petri, Grüne, Zürich*) lautete bei der Road-Pricing-Vorlage wie folgt, ich zitiere: «Wer zahlt warum und wie viel und wozu und mit welchen Folgen?» Das «Wozu und mit welchen Folgen» wird dann Teil der Detaildebatte sein.

Regierungsrat Ernst Stocker hat bei einer andern Vorlage vor Kurzem die Bauernregel in Erinnerung gerufen, dass man das Heufuder nicht überladen soll. Wenn das Heu trocken ist, dann soll man es in die Futterscheune einfahren, vor allem wenn ein Gewitter droht. Ich möchte das Bild etwas erweitern: Es ist auch nicht ratsam, das Fuder einseitig zu beladen, weil es sonst in der nächsten Kurve ausleert. Ich mache hier schon klar: Wenn die Minderheitsanträge der SVP hier durchkommen sollten, bekommt das Fuder eine derartige Schlagseite, dass wir uns dann nicht zu schade sein werden, da beim Kippen nachzuhelfen.

Es gibt aber noch eine andere Regel: «Gut gebunden ist halb gefahren». Für die Grünen ist der KEVU-Mehrheitsantrag zum Paragraphen 31 zentral. Finden wir dazu in diesem Rat eine Mehrheit, dann dürfen Sie davon ausgehen, dass trotz allem unser Wohlwollen für dieses Gesetz enorm steigen wird und wir uns auch vorstellen können, beim Binden des Fuders mitzuhelfen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir haben es heute mit einer grossen und politisch umstrittenen Vorlage zu tun. Das Strassengesetz soll revidiert werden. Gleichzeitig, aber inhaltlich und nach Kommissionen getrennt, wurde auch das Verkehrsabgabengesetz diskutiert; dabei sind die Gesetze verknüpft. Denn beim Strassengesetz geht es nicht nur um Planungskompetenzen, sondern auch um Kostenübernahmen. Nun wurde das Verkehrsabgabengesetz letzte Woche hier durchberaten, und wir werden bereits wieder einen Antrag auf Änderung stellen, weil er hier im Strassengesetz gestellt werden muss, nachdem der Prozess so abgelaufen ist.

Wie Sie wissen, wollen wir Grünliberalen eine Durchsetzung des Verursacherprinzips, und deshalb sollen die Gemeinden entlastet werden, indem ihnen die Kosten für Gemeindestrassen aus den Verkehrsabgaben abgegolten werden sollen. Für uns dürfen keine allgemeinen Steuermittel für das Strassennetz aufgewendet werden, sondern es müssen verursachergerechte Mittel generiert werden. Das war der Kernpunkt unseres konstruktiven Referendums zum Steuergesetz. Wir wollten und wollen auch die kommunalen Strassen vollständig aus dem Strassenfonds alimentiert haben. Weil dieser aus Verkehrsabgaben gespeisen wird, ist eine Erhöhung der Abgaben unabdingbar. In der ersten Vernehmlassung waren die beiden Vorlagen ja noch verknüpft. Die Abhängigkeiten sind klar: So viel Geld, wie durch das VAG generiert wird, so viel steht dem Strassenfonds für die im Strassengesetz geregelten Aufgaben zur Verfügung. Und so finden Sie im Strassengesetz einen Antrag zu den Verkehrsabgaben. Das ist richtig so, weil es hier darum geht, wer welche Kompetenzen in der Strassenplanung hat und wie sie finanziert werden. Natürlich werden wir noch hören, dass dieser Antrag das Strassengesetz sprengt und dass wir jetzt das Finanzausgleichsgesetz haben. Aber der Moment ist jetzt gekommen, dieses Thema endlich einmal zu diskutieren, nachdem die Idee ja bereits 2008 präsentiert wurde und schon mehrere Möglichkeiten in verschiedenen Kommissionen bestanden, die Idee vertieft zu diskutieren.

Das Strassengesetz war auch in weiteren Punkten heftig umstritten, insbesondere bezüglich der Kompetenzen der Städte Winterthur und Zürich auf den Hauptverkehrsstrassen. Auch wir Grünliberalen kritisierten, dass der Kanton hier zu intensiv eingreifen und ihnen Planungskompetenzen wegnehmen wollte. Hier sind wir in der Kommissionsarbeit weitergekommen, indem die Interessen von Kanton und Stadt einander angenähert werden konnten. Wir wollen einem Strassengesetz zur Mehrheit verhelfen, mit dem alle Seiten leben können. Das Misstrauen gegenüber Zürich und Winterthur ist bei einigen so gross, dass jene nun alles versuchen, den Städten jegliche Befugnisse zu nehmen. Da machen wir nicht mit. Es soll keinen Rückschritt hinter das geben, was die Kommission beschlossen hat. Da ändert auch die Annahme der Städteinitiative nichts.

Mit den Kommissionsanträgen sind wir wieder nahe an der aktuellen Praxis, die vonseiten der Städte und des Kantons als sinnvoll erachtet wird. Wir Grünliberalen setzen uns für die berechtigten Anliegen der Städte ein, weil sie ihre Gegebenheiten am besten kennen. Und sie geben – auch das ist in unserem Sinn – dem öffentlichen Verkehr Pri-

orität. Sie sollen die Planungssicherheit behalten. Bei den städtischen Strassen mit ihren vielen Werkleitungen und ÖV-Trassen würde eine Delegation von Bau und Unterhalt keinen Sinn machen. Die Bau- und die Unterhaltspauschalen sollen beibehalten und erhöht werden. Auch hier ist die Kommission einen entscheidenden Schritt weitergekommen.

Andererseits ist es auch richtig, dass der Kantonsrat die Grundsätze der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur festlegen soll. Analog zum ÖV soll der Kantonsrat neu auch für die Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur Grundsätze fassen, Finanzierung und Nutzung der Staatsstrassen, und Prioritäten setzen sowie Schlüsselvorhaben definieren. Im Kanton, aber auch in den Städten Zürich und Winterthur müssen diese Gemeinden Handlungskompetenzen haben, wenn sie auch in Zukunft den grössten Teil der Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet projektieren, bauen, betreiben und unterhalten sollen, über die Bau- und Unterhaltspauschalen finanziert werden sollen, dann braucht es eine Limite, welche keine unnötigen Fesseln anlegt. Wir müssen ein gut funktionierendes System nicht ändern.

Ich bitte Sie daher, auf die Vorlage einzutreten und unseren Anträgen zuzustimmen.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Das vorliegende Gesetz hat schon längst Schlagzeilen gemacht. Die Planungskompetenz der beiden grössten Städte hätte ausgeschaltet werden sollen. Die beiden rot-grün gefärbten Stadtregierungen sollten bestraft werden. Davon hält die CVP gar nichts. Die bisherige Zusammenarbeit Kantonsstädte war recht gut, kann aber sicher noch verbessert werden; das ist in diesem Gesetz auch so ausgearbeitet worden. Der Kanton muss den Lead haben, er soll gegebenenfalls Druck aufsetzen können. Er soll aber auch die fachliche Kompetenz der Städte respektieren. Was der Kanton übrigens auch respektieren soll, ist die regionale Planungskompetenz. Ein weiterer Aspekt der Strassenplanung ist die Schonung des Grünraums. Wo immer möglich, ist auf maximale Strassenbreiten zu verzichten. Zum Beispiel in den Quartieren ist es oft sinnvoller, Mischverkehr mit Tempo 30 zu ermöglichen, statt Trottoirs und Velostreifen und Autofahrstreifen. Zu hohe Standards müssen grundsätzlich hinterfragt werden.

Ein weiterer Akzent ist das Stichwort «Elektronik vor Beton». Die Verkehrssteuerung ist effizienter, als wenn dies mit baulichen Mass-

nahmen erreicht werden sollte, und es kommt auch deutlich billiger. Damit kann übrigens auch der ÖV entsprechend priorisiert werden. ÖV soll Priorität haben vor dem Langsamverkehr und dieser soll Priorität haben vor dem übrigen Verkehr. Und schliesslich können in speziellen Fällen auch die Grundeigentümer finanziell geschont werden, wenn sie sich an weniger aufwendigen Vorhaben beteiligen müssen. Insgesamt steht die CVP hinter dem Gesetz und ist für Eintreten.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Der ehemalige Kommissionspräsident hat ausführlich dargelegt, warum sich eine Änderung des Strassengesetzes aufdrängt: Übergeordnetes Recht hat geändert, die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton hat geändert. Und ferner sollen die Grundsätze zur Finanzierung und Steuerung der Strasseninfrastruktur einfließen. Dies sind alles Punkte, die eine Überarbeitung des Strassengesetzes rechtfertigen. Hingegen gibt es keinen Anlass, die Entwicklung der Strasseninfrastruktur derart zu knebeln, dass die Prosperität unseres Kantons gefährdet wird.

Unsere Verkehrsinfrastrukturen sind für die Entwicklung der Wirtschaft und die Erhaltung unserer Lebensqualität und unseres Wohlstands von enormer Bedeutung. So geniessen insbesondere der gezielte Ausbau und der notwendige Unterhalt der Strassen hohe Priorität. Mittel, die dem Strassenfonds zugedacht sind, dürfen nicht anderweitig Verwendung finden. Der kantonale Anteil der Schwerverkehrsabgabe gehört also vollumfänglich in den Strassenfonds.

Es ist nur eine logische Konsequenz, dass der Regierungsrat nebst den Staatsstrassen eben auch die Strassen mit überkommunaler Bedeutung in seine mittelfristige Planung einbezieht. Bei der Planung dieser Strassen sollen die Städte aber ein angemessenes Mitspracherecht haben. Allerdings ist den kantonalen Interessen die notwendige Bedeutung zu schenken. Die politische Gliederung unseres Landes ist für die umfassende Planung und Durchführung von grossen Infrastrukturvorhaben ohnehin schon schwierig genug. Gemeindestrassen dienen zu einem wesentlichen Teil auch dem örtlichen Langsamverkehr sowie der kommunalen Land- und Forstwirtschaft. Die Gemeinden sollen daher weiterhin ein gewichtiges Wort bei der Ausgestaltung ihrer eigenen Infrastruktur haben und sich damit auch an der Finanzierung beteiligen. Projekte, die vor Ort ausgearbeitet und finanziert werden, berücksichtigen die wirklichen Bedürfnisse und tragen auch zu einem

effizienten Mitteleinsatz bei. Schliesslich wird dem Verursacherprinzip auf diese Weise angemessen nachgelebt.

Übrigens, haben Sie auch schon darüber nachgedacht, dass die sture Umsetzung des Verursacherprinzips sehr unsozial ist, oft sehr unsozial ist? Ärmere Leute können nur einigermaßen anständig und wirtschaftlich unabhängig leben, weil sie auf günstige Infrastrukturen zurückgreifen können, die mit allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Das gilt übrigens insbesondere auch beim öffentlichen Verkehr, der ja anders gar nicht funktionieren könnte. Es ist eine fundamentale Errungenschaft unseres Systems, dass der Staat gewisse teure Infrastrukturen übergeordnet plant und zur Verfügung stellt. Nur so können die einzelnen Bürger und Unternehmer möglichst autonom nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten. Die Umlegung sämtlicher Kosten auf den einzelnen Benutzer macht neue Subventionen und Vergütungen des Staates nötig, die den Dschungel der Umverteilung noch komplexer und unbeherrschbarer machen. Das ist eben der grosse Trugschluss gewisser Kreise und Parteien, die durch ihre vermeintlich fortschrittlichen Anreizsysteme der Wirtschaft grossen Schaden zufügen können. Es gelingt uns nur dann, unserer Umwelt Sorge zu tragen, wenn wir das Geld dazu haben. Dies sehen Sie am besten in armen Ländern, die eine ähnlich hohe Bevölkerungsdichte haben wie wir.

Nun, es ist ja gerade der EVP bewusst, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Die Strassen können nicht unaufhaltsam weiter ausgebaut werden wie in den vergangenen 50 Jahren. Dies wollen und können wir unserer schönen Landschaft nicht zumuten. Darum sollen verkehrslenkende Massnahmen wenn möglich Vorrang vor baulichen Massnahmen haben. Auch die besondere Förderung des öffentlichen Verkehrs hilft hoffentlich die Verbetonierung unserer Landschaft zu verhindern. In diesem Sinne ist die EVP-Fraktion bereit, auf die Vorlage einzutreten.

Lothar Ziörjen (BDP, Dübendorf): Das Strassengesetz hatte ja ausgangsgemäss zum Ziel, die Souveränität der Städte Zürich und Winterthur aufzuheben oder – andersherum betrachtet – die Zuständigkeit für die Planung und den Bau von Staatsstrassen in den beiden Städten Zürich und Winterthur neu dem Kanton zu unterstellen. Obwohl es für diese ursprünglichen Zielsetzungen sicher auch gute Gründe gab, wurde richtigerweise auf dem Verhandlungsweg eine Lösung gefun-

den, die sachgerecht und deshalb für neue Gesetzgebung zielführend ist. Mit dem Volksentscheid in der Stadt Zürich vom 4. September 2011 mit dem Ziel, den MIV markant zu verdrängen, gerät nun die von der KEVU beantragte Kompromisslösung plötzlich unter Druck, und man ist gleichzeitig versucht, sich für eine Verschärfung des Gesetzes zu entscheiden.

Natürlich kann sich die Stadt Zürich nicht einfach einigeln und den Umlandgemeinden beziehungsweise den Regionen die Konsequenzen ihres Entscheids überbürden. Insbesondere hat die Stadt Zürich nicht die Kompetenz, das übrige Kantonsgebiet ohne Mitwirkung des Kantons zusätzlich zu belasten. Für den Kanton kann somit der städtische Entscheid nicht bindend sein. Mit dem Blick zurück zur Sachlichkeit muss allerdings festgestellt werden, dass der Antrag der KEVU trotz des städtischen Volksentscheides nichts an Richtigkeit verloren hat. Eine Abstrafung der Stadt Zürich und der nicht verursachenden Stadt Winterthur ist deshalb die falsche Reaktion. Zudem und gleichzeitig ist auf eine Überregulierung im neuen Strassengesetz, die durch die diversen Minderheitsanträge entstehen würde, zu verzichten.

Die BDP-Fraktion wird deshalb den Antrag der KEVU und den Minderheitsantrag zu Paragraf 44 Absatz 2 von Lorenz Habicher unterstützen. Alle weiteren Minderheitsanträge werden wir ablehnen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU war Mitunterzeichnerin des Postulates, welches zu dieser Gesetzesänderung führte. Aus diesem Grunde ist es für uns wichtig, dass das Anliegen auch wirklich umgesetzt wird. Über die Verkehrsnutzung und Verkehrsplanung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten muss der Kanton befinden. Wir wollen eine behördenverbindliche Umsetzung der Verkehrsplanung; dies gilt auch für die Städte. Diese Forderungen sind weitgehend durch die vorliegende Vorlage erfüllt und wir sind weitgehend zufrieden.

Nun zu den weiteren Diskussionspunkten in dieser Vorlage: Der Strassenfonds soll, wie das Wort sagt, zum Bau von Strassen dienen und darf aus unserer Sicht weder für andere Zwecke geplündert werden noch dürfen dessen Einnahmen abgezweigt werden. Trotzdem lehnen wir den Antrag der GLP ab, welcher bis zu einer Verdreifachung der Strassenverkehrsabgaben führen würde, wodurch die Strassen und Wege in den Gemeinden vollständig durch den Strassenfonds finanziert würden. Das heutige System der Finanzierung erhält den Gemeinden einen Freiraum, und es fliessen trotzdem finanzielle Mittel aus dem Strassenfonds in die Gemeinden. Hingegen die Erhöhung dieser Beiträge begrüssen wir im vorgegebenen Rahmen dieser Vorlage.

Die EDU-Fraktion wird somit die Minderheitsanträge mehrheitlich ablehnen und auf die Vorlage eintreten. Ich danke Ihnen.

Die Eintretensdebatte wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der SVP zur Sanierung der BVK (Versicherungskasse für das Staatspersonal)

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Fataler Entscheid des Regierungsrates zur BVK.

Schon lange zeichnet sich ein grosser Handlungsbedarf bei der BVK ab. 2006 machte die SVP auf Unregelmässigkeiten aufmerksam. Es wurden Missstände aufgedeckt, unsere Interventionen wurden damals abgeblockt. Vor Jahresfrist wurde der Anlagechef fristlos entlassen. Gegen weitere Personen wurde ein Strafverfahren eröffnet. Die SVP forderte umgehend eine PUK (*Parlamentarische Untersuchungskom-*

mission). Zuerst von anderen Parteien belächelt, findet heute eine umfangreiche Aufbereitung der Zustände in der BVK statt.

Aus unerklärlichen Gründen und abhängig von der laufenden Untersuchung verzögert der Regierungsrat eine längst angezeigte Neuorientierung der Versicherungskasse. Dringender Handlungsbedarf liegt bei der Festsetzung der Leistungsstrategie sowie der Sanierung der Kasse. Dies führt zu einer ernsthaften Verunsicherung bei Versicherungsnehmern und angeschlossenen Arbeitgebern. Mit einer dringlichen Anfrage (219/2011) von Martin Arnold vom 22. August 2011 wurde die Regierung als Aufsichtsorgan aufgefordert, umgehend eine gesamtheitliche Sanierungsstrategie offenzulegen. Vergangene Woche verkündet nun die Finanzdirektorin und Schirmherrin über die BVK (*Regierungspräsidentin Ursula Gut*), dass die Steuerzahler Sanierungsleistungen im Umfang von 2,6 Milliarden Franken als Einmalanlage zu leisten haben. Diese soll Hals über Kopf als Rückstellung in der Laufenden Rechnung 2011 eingestellt werden. Zudem sei eine Steuererhöhung um zusätzlich 2 Prozent und später 4 Prozent zur Sanierung der BVK unumgänglich.

Es ist verheerend, feststellen zu müssen, dass der Regierungsrat nicht in der Lage ist, angemessen auf die schwierige Wirtschaftslage und den Arbeitsmarkt zu reagieren. Sanierungsbeiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern einzufordern und Steuergelder in Milliardenhöhe in Aussicht zu stellen ohne die Perspektive einer Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, ist aus der Sicht der SVP nicht zu verantworten. Die Statutenrevision mit Korrekturen auf der Leistungs- und Finanzierungsseite liegt weiter im Dunkeln. Die Bundesvorgabe zur Verselbstständigung der BVK wird Mittel zum Zweck einer unverantwortlichen Steuererhöhung. Regierungspräsidentin Ursula Gut löst das Problem nicht, sondern sie ist das Problem, da sie dieses heisse Eisen nicht als Ganzes bearbeitet, sondern mit jedem Schritt neue Kohlen ins Feuer wirft. Der Weg in die Verselbstständigung führt heute nur von einer Baustelle zur nächsten.

Am vergangenen Samstag hat die SVP-Kantonsratsfraktion an einer ausserordentlichen Sitzung folgende Forderungen festgesetzt:

Erstens: Mit Blick auf die Sanierungsbeiträge sind die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch den Staat zu verbessern. Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind umgehend und unbürokratisch von Steuern, Gebühren und Abgaben zu entlasten. Die SVP fordert eine Steuersenkung von 5 Prozent (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite*), um unum-

gängliche Sanierungsleistungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern einfordern und verantworten zu können.

Zweitens: Die SVP-Fraktion unterstützt die Anstrengungen einer raschen Verselbstständigung der BVK gemäss den gesetzlichen Grundlagen des Bundes.

Und drittens: Auf eine Rückstellung von Steuergeldern wird nicht eingetreten, bis die Statutenänderung mit den Eckdaten der Sanierungsbeiträge vom Rat verabschiedet ist.

Fraktionserklärung der SP zur Sanierung der BVK

Raphael Golta (SP, Zürich): Hans Frei, es hat sich noch selten jemand so früh aus einer Budgetdebatte verabschiedet wie Sie soeben. Es ist doch ein bisschen schwierig, wenn man zu diesem Zeitpunkt mit den vorhandenen Informationen bereits einmal festhält, was man sicher nicht machen will. Uns nähme es doch sehr wunder, wie Sie am Schluss diese Sanierung vornehmen wollen. Und es ist ja nicht so, dass Sie, als SVP, einfach unschuldig wären an dem Punkt, an dem wir uns heute befinden. Es war so, dass auch Sie sehr intensiv eine Politik mitbetrieben haben, welche das Geld aus der Pensionskasse in den Staatshaushalt verschoben hat. Da waren auch Sie Teil des Problems. Sie hatten sogar noch weitergehende Forderungen damals, als es die Regierung und dieser Rat zugelassen haben.

Wenn wir über Verantwortlichkeiten sprechen, könnten wir es uns heute sehr einfach machen. Wir könnten einfach sagen «Nicht unser Problem, wir bezahlen keine Steuern dafür, wir wollen überhaupt nichts dazu beitragen, schliesslich waren die zuständigen Finanzdirektoren Mitglieder der FDP, der SVP und der CVP», aber damit würden wir es uns zu einfach machen. Wir werden in die Diskussion in der Finanzkommission, aber auch im Rahmen anderer Gespräche eingehen und wir werden unseren Beitrag dazu geben, damit wir eine Lösung für dieses Problem finden. Und hier, Hans Frei, wäre ich froh, wenn Sie vielleicht doch auch noch Teil dieser Diskussion sein werden in den nächsten Monaten.

Fraktionserklärung der EVP zum Thema «Steuererhöhung»

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der EVP zum Thema «Steuererhöhung».

Für die beantragte Steuererhöhung sieht die EVP keine Alternative. Ob es 7 Prozentpunkte sind oder ob auch weniger möglich wäre, ist mit Blick auf die oft falsch geschätzten Budgetdefizite aber offen. Das neue Spitalfinanzierungsgesetz hat der Kantonsrat zwar unter enormem Zeitdruck und im Wissen um die Mehrbelastung von 5 Steuerprozenten kürzlich verabschiedet. 2 Steuerprozentpunkte werden für die Sanierung der BVK verwendet. Der Einmalbetrag von 2 Milliarden Franken ist gerechtfertigt und notwendig, um das Vertrauen in die BVK wiederherzustellen. Für die Misswirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten wird die Rechnung präsentiert.

Die EVP behält sich zu gegebener Zeit vor, weitere beantragte Steueranpassungen kritisch zu hinterfragen. Die Rechnung wird immer noch durch San10 (*Sanierungsprogramm 2010*) entlastet, und die Regierung hat über die Sommerferien eine weitere Reduktion um 150 Millionen Franken geplant. Die EVP wird im Einzelfall entscheiden, welche Sparmassnahmen ihr sinnvoll erscheinen, aber keine Zustimmung wird sie zum Sparen auf dem Buckel der Schwächsten geben. Die EVP war als eine der wenigen Parteien immer gegen weitere Steuerensenkungen. Dass dieser Widerstand notwendig war, zeigte sich an den letzten Urnenabstimmungen betreffend die Steuern. Danke.

Persönliche Erklärung von Bruno Walliser, Volketswil, zu Budget und KEF

Bruno Walliser (SVP, Volketswil): Mit Erstaunen, ja sogar mit Befremden, um nicht zu sagen, dass ich mich wahnsinnig aufgeregt habe, habe ich als Gemeindepräsident und Finanzvorstand die Medienmitteilung vom vergangenen Donnerstag zum Budget und KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) des Regierungsrates zur Kenntnis genommen. Woher nimmt sich der Regierungsrat das Recht heraus, den Gemeinden zu empfehlen, ja fast vorzuschreiben, die Steuern zu senken? Sie begründet dies mit der neuen Spitalfinanzierung.

Aus eigener Erfahrung als Gemeindepräsident und Finanzvorstand weiss ich, was das heisst. Im Übergangsjahr 2011 übernehmen die Gemeinden sowohl die Spitalkosten wie auch den grössten Anteil der Pflegekosten. Die Entlastung im Jahr 2012 für die Gemeinde Volketswil durch die Spitalfinanzierung des Kantons beträgt 1,9 Millionen Franken. Die Belastung im Jahr 2012 in Volketswil durch die Übernahme der Pflegefinanzierung beträgt 1,6 Millionen Franken. Ich

bin überzeugt, dass langfristig die Belastung der Gemeinden durch die Pflegefinanzierung steigen wird, da die Bevölkerungsgruppe der 80-Jährigen und älteren steigen wird – wie zum Beispiel im Glattal bis ins Jahr 2020 voraussichtlich um 70 Prozent. Das müsste auch dem Regierungsrat bekannt sein. Übrigens, die Ausfälle des Ausgleichs der kalten Progression betreffen die Gemeinden genauso wie den Kanton. Ich ersuche den Regierungsrat, seine kantonalen Finanzen und seinen Steuerfuss im Griff zu halten. Wir Gemeinden machen dies für uns eigenständig und brauchen die Ratschläge des Regierungsrates nicht. Besten Dank.

Die Eintretensdebatte wird fortgesetzt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der Regierungsrat führt in der Weisung zur Teilrevision des Strassengesetzes die Gründe dafür aus, warum wir diese machen. Kurz zusammengefasst: verändertes Umfeld, das heisst die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Neuregelung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung sowie das Behindertengleichstellungsgesetz aufseiten des Bundes, weiter die neue Kantonsverfassung, das Gesamtverkehrskonzept 2006, der neue kantonale Finanzausgleich, die Revision der Grundeigentümerbeiträge, die eine alte Pendeuz des Regierungsrates darstellt, verschiedene parlamentarische Vorstösse und eine sprachliche Überarbeitung aus Sicht des Kantons Zürich. Zudem möchte der Regierungsrat das bestehende Planungsinstrument, das Strassenbauprogramm, zur Sicherstellung einer zielgerichteten Planung demjenigen des öffentlichen Verkehrs angleichen.

Der erste Wurf einer kombinierten Strassen- und Verkehrsabgabengesetzgebung scheiterte bereits in der Vernehmlassung. Das Vorhaben wurde von allen Seiten zerdrückt. Ein parlamentarischer Vorstoss, das in Teil B zur Abschreibung vorgesehene dringliche Postulat 160/2009 stammt von unserer Seite. Als Hauptforderung des überwiesenen Postulates wird klar und unmissverständlich gefordert, dass die Oberaufsicht und Zuständigkeit über das Hauptverkehrsstrassennetz, die Staatsstrassen auf dem ganzen Kantonsgebiet wahrgenommen wird. Der Sonderbehandlung mit Aufgabenübertragung an die Städte Zürich und Winterthur sollte damit ein Ende bereitet werden. Eine effiziente Verkehrsplanung mit Blick auf das Gesamtverkehrskonzept kann

nicht mit dem blinden Fleck, den weissen Planungslücken der Gebiete dieser beiden Städte inmitten des Kantons durchgeführt werden. Doch dieses Vorhaben führte wiederum zu massivem Widerstand der städtischen Exekutiven, die sich als teilautonome Herren über fremdes Eigentum für ihre Privilegien wehrten. Lassen Sie es mich hier nochmals klar festhalten: So geht es nicht.

Delegationen beider Stadtregierungen wurden in die Kommission geladen, wo sie eine trotzig und kompromisslose Position vertraten, ihre Ängste aber nicht auf konkrete Zahlen oder Projekte abstützen konnten. Die Stadt Zürich zeigte sich zudem unfähig, eine einfache Liste der von Paragraf 47 – das ist die Projektierung 150'000 Franken oder Planung 300 Millionen Franken – betroffenen heutigen Vorhaben vorzulegen. Sie können sich das vorstellen, es erstaunte nicht schlecht, die Stadt Winterthur hat das gemacht, die Stadt Zürich konnte das nicht. Die hat uns eine Aufzählung geliefert – die war «unter jeder Sau».

Trotzdem will eine Kommissionsminderheit in weiten Teilen und mehreren Anträgen auf die Forderungen der Städte eingehen. Mit 17 Minderheitsanträgen ist die Schmerzgrenze für eine Ratsdebatte erreicht. Wir müssen uns grundsätzliche Gedanken über die Ziele unserer Gesetzgebung machen. Diese grundsätzlichen Gedanken möchte ich in vier Punkten zusammenfassen.

Erstens: Welche Verbesserung bringt diese Teilrevision den Bürgern? Diese Frage ist nicht aus Sicht der Verwaltung zu stellen, diese hat meistens eine andere Sichtweise als Otto Normalverbraucher, was eine Verbesserung ist. Zweitens: Welche Vereinfachung kann erreicht werden? Schaffen wir mehr Klarheit und Transparenz? Diese Frage darf nicht nur auf eine sprachliche Modernisierung oder Überarbeitung zielen. Hier gilt «Weniger ist mehr», bedenken Sie solches bei Ihren Anträgen. Drittens: Können wir Wünschbares von wirklich Nötigem trennen? Viel Wünschbares wurde ganz eigennützig von den Städten eingebracht. Sie wollen über fremdes Eigentum bestimmen und ihre Ziele zur Maxime erheben. Dies gilt es abzuwehren. Viertens: Welche Folgekosten muten Sie den Steuerzahlenden mit einer Revision zu? Diese Frage wird nicht beantwortet, da weder Kommission noch Kantonsrat sich im Klaren sind, welche Kosten Wohnstrassen oder Erschliessungsbeiträge generieren oder zu decken vermögen. Für die SVP-Fraktion stellt sich hier die Frage, ob das revidierte Strassengesetz, die heutige Vorlage, nicht der einseitigen Bevorzugung der

Städte Zürich und Winterthur dienen kann. Eine solche Sondergesetzgebung wird klar abgelehnt. Sollten also Beschlüsse dieses Rates dahingehend fallen, also die entsprechenden Minderheitsanträge unterstützt werden, wird eine Ablehnung dieser Vorlage in der Schlussabstimmung die unmittelbare Folge sein.

Fazit: Unterstützen Sie unsere drei Minderheitsanträge, verwerfen Sie alle restlichen und tragen Sie so zu einer bestmöglichen Teilrevision bei. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Erlauben Sie mir einige Ergänzungen zum Votum meines Kollegen Alex Gantner: Ich halte es für richtig und wichtig, dass die Zuständigkeiten und Verfahren beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und bei den überkommunalen Strassen jetzt aufeinander angepasst werden. Damit erfüllt der Kantonsrat eine uralte Forderung seitens der Raumplanung, nämlich die bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Bezug auf die Mobilität. Dass solche strategischen Beschlüsse, die der Kantonsrat neu fällen wird, das ganze Kantonsgebiet betreffen müssen, liegt auf der Hand. Stadt und Agglomeration gehören verkehrlich zusammen, da kann man keine künstlichen Grenzen ziehen, da braucht es eine übergeordnete Sicht auch zur Interessenwahrung gegenüber dem Bund.

Den nun ausgehandelten Kompromissvorschlag betreffend die Zuständigkeitsgrenze bei 6 Millionen Franken halte ich für angemessen. Er berücksichtigt die übergeordneten Interessen, erlaubt den Städten aber weiterhin einen gewissen autonomen Spielraum und er berücksichtigt ihre Zentrumsfunktion. Sie werden nicht überrascht sein, dass ich die Vorlage auch deshalb begrüsse, weil Infrastrukturen – wie der Bau des Waidhaldetunnels in der Stadt Zürich – neu von der Regierung geplant werden. Leider, muss ich sagen, hat die Stadt an diesem Beispiel gezeigt, dass sie die kantonalen Vorgaben nicht immer wirklich ernst nimmt. Denn den Auftrag, am Rosengarten einen Tunnel zu bauen und das Provisorium nach bald 40 Jahren endlich zu beseitigen, hat sie schon seit Jahrzehnten. Der Vorwurf trifft vor allem das Zürcher Stadtparlament, welches dem Stadtrat mehrere Male, unter Mithilfe der GLP übrigens, ein Denkverbot auferlegt hat. Und so muss man sich nicht wundern, wenn man damit seine Glaubwürdigkeit, ein ernsthafter Partner des Kantons zu sein, aufs Spiel setzt. Ginge es nämlich nach der Zürcher Bevölkerung, so wäre die Verlegung der Rosengartenstrasse unter den Boden schon lange Wirklichkeit. Anders

kann man die Volksabstimmung mit zweimal Nein zur Rosengarten-Initiative vom November 2010 nicht erklären. So aber hat das Stadtparlament selber der heutigen Vorlage den roten Teppich ausgerollt. Und denjenigen Parteien, die jetzt im Laufe der Debatte wieder korrigierend eingreifen wollen, sei gesagt: Ihr hättet gescheiter eure Parteikolleginnen und Parteikollegen in den Stadtparlamenten zur Raison gebracht, als jetzt zu jammern. Ich persönlich freue mich zusammen mit den betroffenen Stadtquartieren, dass wir hoffen dürfen und dass wir mit der heutigen Vorlage einen wichtigen Schritt vorwärtskommen. Das Strassengesetz macht es möglich, dass eine Lösung am Rosengarten entsteht. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Im Zusammenhang mit den Voten von Sabine Ziegler und Robert Brunner wäre es durchaus angebracht, einen Vergleich zwischen den in der Stadt Zürich regierenden Ökofundamentalisten, den sie bei ihrer Steuersubstrat vernichtenden und die Volkswirtschaft schädigenden Tätigkeit unterstützenden Chefbeamtenkaste und gewissen Fundamentalisten am Hindukusch und anderswo anzustellen. Um die Debatte aber nicht allseits mit bekannten Fakten zu verlängern, beschränke ich mich darauf, auf die 14 Minderheitsanträge der Ratslinken einzugehen. Alle diese Anträge haben nur ein und das gleiche Ziel: Sie wollen den motorisierten Berufs- und Individualverkehr in und durch das grösste Wirtschaftszentrum unseres Landes, die Stadt Zürich, sowie durch die Stadt Winterthur und andere Zentren weiter einschränken und mittels zusätzlicher bürokratischer, planerischer und baulicher Auflagen, Massnahmen und Schikanen behindern. Weiterer Bürokratieaufbau bei Planung und Bau, sukzessiver Strassenrückbau auf den Hauptverkehrsachsen in und durch die Städte Zürich und Winterthur, einzig und allein der Behinderung des Verkehrsflusses dienende Verkehrsleitungs- und Signalisationsanlagen, unnötige, den Verkehrsfluss behindernde Begegnungs- und Tempo-30-Zonen – dies sind nur einige links-grün-ideologische Massnahmen, welchen mit diesen Minderheitsanträgen Vorschub geleistet würde.

Durch die Annahme der 14 Minderheitsanträge würde die Volkswirtschaft unseres Kantons nachhaltig geschädigt und das Gewerbe in der Ausführung seiner Tätigkeit zusätzlich eingeschränkt und behindert. Insbesondere alteingesessene kleine und spezialisierte Gewerbebetriebe würden noch mehr in ihrer Geschäftstätigkeit behindert und eingeschränkt und damit unweigerlich zum Wegzug aus den Städten oder

sogar zur gänzlichen Aufgabe ihrer Tätigkeit gezwungen werden. Wollen Sie das? Ich denke nicht. Lehnen Sie deshalb die 14 Minderheitsanträge ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein*), nur ganz kurz: Ich bin vielleicht kein absolut typischer Grüner, denn praktisch an jedem Arbeitstag, an dem ich im Geschäft bin, rede ich mit Berufschaffeuern, also praktisch täglich, manchmal mehrmals täglich. Was im Moment läuft auf dem kantonalen Hauptstrassennetz an Baustellen, also so wie da gebaut wird, da sind sich alle Berufschaffeuere, mit denen ich gesprochen haben, einig: Wenn wir das Dringliche Postulat Frei (*160/2009*) umsetzen und falls das kantonale Tiefbauamt das Hauptstrassennetz in der Stadt übernimmt, Unterhalt und Bau, dann ist die Städteinitiative innert zweier Jahre umgesetzt. Und zwar ist dann der Verkehr nicht um einen Drittel reduziert, sondern um die Hälfte. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich staune natürlich über das Votum von Robert Brunner, schon über sein erstes Votum. Denn er hat gesagt, der zentrale Aspekt für die Grünen sei der Paragraf 31. Der Paragraf 31 wird aber zusammen mit den Paragrafen 29, 30 und 32 nach Inkraftsetzung des Finanzausgleichsgesetzes aufgehoben. Das heisst, die Paragrafen 29 bis 32 sind zur Aufhebung vorgesehen. Ich möchte jetzt Regierungsrat Ernst Stocker fragen: Ist die Inkraftsetzung des Finanzausgleichsgesetzes immer noch auf den 1. Januar 2012 vorgesehen? Denn in diesem Moment ist Ihre zentrale Frage erledigt und Sie werden sich aus der Diskussion zurückziehen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Heute Morgen debattieren wir über eine wichtige Vorlage. Das Strassengesetz ist ein Gesetz zur Regelung der Infrastruktur, einer Infrastruktur, dieses Kantons, die geändert und angepasst werden muss, weil sie seit 1981 – man kann nicht sagen: in Betrieb –, aber in Gebrauch ist, weil sich einiges geändert hat, nämlich auch die Nationalstrassen zum Bund gegangen sind, die Grundeigentümer neu geregelt werden müssen. Aber Hauptpunkt und auch Hauptpunkt der Diskussion heute Morgen sind ja vor allem die Planungsfragen: Wer plant und wie wird entwickelt? Ich bin ganz klar der Meinung, dass die Stossrichtung dieses Gesetzes, dass man eine gesamtverkehrliche Betrachtung machen muss, und zwar hier in die-

sem Saal, für die Entwicklung dieses Kantons, dass man zusammen mit dem Gesamtverkehrskonzept diese Entwicklung macht, die Planung der Infrastruktur unserer Strassen. Und zwar möchten wir – und das wird ja auch zur Kenntnis genommen – diese Planung so machen, wie wir sie beim öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich seit 20 Jahren machen. Man kann ja ohne zu übertreiben behaupten, dass das sehr gut, wirklich sehr gut funktioniert. Denn wir haben im Kanton Zürich – das behaupte ich jetzt – das beste öffentliche Verkehrssystem dieses Landes. Darum wollen wir auch zukünftig bei den Strassen hier mit Ihnen zusammen für die nächsten vier Jahre jeweils die Planung und die Festlegung beschliessen, wo wir Schwerpunkte machen und wie sich unser Strassennetz im Kanton entwickeln soll. Ich denke, auch wenn im Vorfeld dieser Vorlage insbesondere von den Städten Zürich und Winterthur grosse Vorbehalte gegen dieses Gesetz angemeldet wurden, konnten jetzt doch in den Beratungen Lösungen gefunden werden, die für alle richtig und zukunftsweisend sind. Denn ich glaube, dass die Verkehrsinfrastruktur braucht, sei sie für den motorisierten Individualverkehr, sei es für den öffentlichen Verkehr. Aber ich möchte darauf hinweisen – das wurde heute Morgen fast nie gesagt –, dass diese Strasseninfrastruktur ja auch vom öffentlichen Verkehr gebraucht wird. Ich weiss jetzt nicht genau, wie viele Busse tagtäglich auf unseren Strassen verkehren. Ich denke, das ist ein wichtiger Teil. Auch die Strassenbreiten wurden ins Spiel gebracht, also die 2,5-Meter-Busse brauchen halt Strassen. Oder wenn wir die langen Fahrzeuge sehen, die heute in der Stadt Zürich verkehren; ich bewundere immer diese Chauffeure, wie sie zügig in der Stadt fahren. Ich muss Ihnen sagen, die fahren ja nicht auf Gleisen, sondern die fahren auf unseren Strassen. Und ich habe noch niemanden gehört, der diese Busse nicht mehr wollte. Wenn wir die Busse wollen, dann brauchen wir auch Strassen.

Diese Verkehrsinfrastruktur ist zentral für den Wirtschaftsstandort Zürich. Insbesondere denen, die hier gewisse Vorbehalte haben, möchte ich zurufen: Gerade aus Ihren Kreisen kommt ja immer der Ruf nach weniger Dienstleistungen, nach weniger Finanzplatz im Raum Zürich, sondern nach mehr Industrie- und anderen Arbeitsplätzen. Und genau diese Arbeitsplätze, seien sie jetzt im Cleantech-Bereich, im Greentech-Bereich, werden auch Strassen brauchen beispielsweise oder andere technische Anlagen. Die werden nicht mit dem öffentlichen Verkehr befördert werden können. Ich habe gerade letzte Woche eine Diskussion mit Herrn Meyer (*Andreas Meyer*), CEO der SBB, geführt,

der nochmals erklärt hat, wie schwierig es ist, beispielsweise mit dem Güterverkehr eine Güterwagenladung kostendeckend zu verschieben, und dass die SBB gerade in diesem Bereich wahrscheinlich nochmals zurückkriechen müssen, weil es finanziell nicht «händlerbar» ist.

Wenn ich heute Morgen diese Diskussion gehört habe, dann bin ich froh über diese konstruktive Diskussion. Andererseits muss ich Ihnen sagen, es hat mich ein bisschen auch an diese Zeit erinnert – ich bin ja schon länger dabei –, als wir das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich gemacht haben. Damals war eine der ganz wichtigen Fragen in diesem Raum: Kann man die VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*), die grossen VBZ der Stadt Zürich in den ZVV eingliedern? Es gab grosse Vorbehalte, und es hiess, das sei ja gar nicht möglich, in der Stadt Zürich hätte man dann nicht mehr ein so gutes Angebot. Es wurde heute auch viel vom öffentlichen Verkehr gesprochen. Ich möchte Sie einfach daran erinnern, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich nicht von der Stadt Zürich und auch nicht von Winterthur gemacht wird, sondern der öffentliche Verkehr wird vom ZVV gesteuert, zusammen mit Ihnen und – das sage ich jetzt auch noch – der Volkswirtschaftsdirektion, die von vielen jetzt als das rote Tuch angeschaut wird, die den Städten etwas zuleide tun will. Dem ist nicht so. Wir wollen eine Planung, die Sicherheit schafft, damit wir – der Wirtschaftsraum Zürich – unsere zukünftigen Aufgaben bewältigen können. Und darum möchte ich Sie nochmals daran erinnern, dies insbesondere auf das Votum von Sabine Ziegler eingehend, die sich wünscht, dass man es gesamtheitlich betrachtet, von der Raumplanung, vom öffentlichen Verkehr, vom Strassenverkehr her: Dann, Sabine Ziegler, verstehe ich nicht, dass Sie gegen diese Vorlage sind, denn die Raumplanung wird in diesem Saal gemacht, der öffentliche Verkehr wird in diesem Saal gemacht. Machen wir doch die Strassenplanung auch in diesem Saal! Es wäre ja logisch aus meiner Warte.

Ich will nicht mehr länger werden. Der Finanzausgleich wird 2012 in Kraft gesetzt, Lorenz Habicher. Ich denke, es wird noch viel zu reden geben in der Detailplanung. Ich freue mich, wenn Sie eintreten auf die Vorlage. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Teil A

Titel und Ingress

I.

Ersatz von Bezeichnungen

Änderung von Untermarginalien

§§ 2, 3 und 5

Keine Bemerkungen; genehmigt.

2. Planung und Baubeschlüsse

§ 8 Planung von Staatsstrassen

Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs.2

***Minderheitsantrag von Robert Brunner, Marcel Burret, Willy Ger-
mann, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler), Benno
Scherrer Moser (in Verbindung mit den Minderheitsanträgen zu §
44 Abs. 1 und § 44 a):***

² *Der Regierungsrat legt alle zwei Jahre die mittelfristige Planung für
die Staatsstrassen fest. Er bringt sie dem Kantonsrat zur Kenntnis.*

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Ver-
kehr und Umwelt (KEVU):* Ich habe den Paragraphen 8 in der Eintre-
tensdebatte schon gestreift und möchte Ihnen mitteilen, dass die
Kommission den Minderheitsantrag ablehnt. Ich bitte Sie, das auch zu
tun. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Antrag zum Paragraphen 8
und die Folgeanträge zum Paragraphen 44 und dem neuen Paragraphen
44 a verlangt, dass die mittelfristige Planung der Strassen mit über-
kommunaler Bedeutung anders zu laufen hat als die Planung der ande-
ren Staatsstrassen. Diese soll mit Ausnahme der Grossprojekte bei den

beiden Städten bleiben, muss sich aber nach der vierjährigen Planung nach Paragraph 8 Absatz 1 ausrichten. Wieso das?

Grundsätzlich sind die Stadträte beider Städte damit einverstanden, dass die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung alle vier Jahre vom Kantonsrat beschlossen werden. Heute ist es ja so, dass die Zuständigkeit an die Städte delegiert ist. Das macht auch Sinn. Bei einem Projekt in der Stadt Zürich betreffen in der Regel nur 20 Prozent der Projektsomme die Strasse selber, 80 Prozent betreffen die Infrastruktur im Strassenraum, also Wasser, Abwasser, Elektrisch, Fernwärme, Gas, Telekommunikation et cetera. Wir haben von der Stadt Zürich die Zahlen erhalten: Rund 220 Millionen Franken werden durch die Werke in die städtische Infrastruktur verbaut, nur rund 40 Millionen Franken für den Unterhalt und die Erneuerung der überkommunalen Strassen. Salopp gesagt: Aus Sicht der Stadt ist der Deckbelag der Streusel auf dem Kuchen, und man macht sich massiv Sorgen, was die Gesetzesänderung für den Kuchen bedeutet.

Es wurde uns ausgeführt, dass in den vergangenen Jahrzehnten dank besserer Baukoordination eine Effizienzsteigerung beim Unterhalt der Werke von 20 Prozent erreicht wurde. 20 Prozent Effizienzgewinn bei einer Bausumme von 220 Millionen Franken – das ist viel Geld. Der Effizienzgewinn kommt nicht nur von internen Prozessen in der Stadt selber, sondern gerade auch aus dem Projekt Governance-Papier zwischen Stadt und Kanton, in dem Arbeitsabläufe streng standardisiert werden. Dieses Leporello zeigt diese streng standardisierten Beschlusswege. (*Die Sitznachbarn des Votanten klappen das Leporello auf und zeigen ihn den Anwesenden.*) Also, wenn jetzt das geändert wird, dann wird auch jenes geändert; es wird verkompliziert. Auf Anhieb ist man erstaunt: 20 Prozent Effizienzsteigerung durch bessere Planung.

Ich kann mich aber an ähnliche Diskussionen im Gemeinderat Steinaur erinnern. Hier war es etwas einfacher, weil die gleiche Bausekretärin und der gleiche Bauausschuss und der gleiche Gemeindeingenieur sämtliche Tiefbauaktivitäten und in der Regel das gleiche Ingenieurbüro auch die Projekte des kantonalen Tiefbauamtes koordinieren. Und die Bausekretärin war gleichzeitig auch Finanzsekretärin und damit zuständig für die langfristige Finanzplanung; alles aus einem Guss, Grösse hat nicht nur Vorteile.

In der Grössenordnung der Städte Winterthur und Zürich wird es halt etwas komplexer, Faktor 100 gegenüber meiner Wohngemeinde oder vielleicht noch mehr. Wenn diese Koordination so nicht mehr spielt, heisst das mehr Baustellen und teurerer Unterhalt. Allen aktiven oder ehemaligen Kommunalpolitiker ist bekannt, dass wir heute und in den kommenden Jahren einen enormen Erneuerungs- und Unterhaltsbedarf in der kommunalen Infrastruktur haben. Wasser ist vergleichsweise unspektakulär, weil hier die Einnahmen aus den Gebühren generiert werden. Wenn uns aber die Gebühren für Wasser und Abwasser in den nächsten Jahren nicht um die Ohren fliegen sollen, dann ist eine sorgfältige, vorausschauende und haushälterische Planung zwingend. Und es dürfte Ihnen auch bekannt sein, dass der Kanton, namentlich das AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) in seiner Aufsichtsfunktion beim GEP (*Genereller Entwässerungsplan*) in den Gemeinden hier den Gemeinden bei der Finanzplanung sehr genau auf die Finger schaut. Wir bekommen im Moment allerlei Rezepte zu hören, wie die Wirtschaft von der Frankenstärke entlastet werden soll, zum Beispiel Senkung von Gebühren. Und da kommen Sie mit einer Vorlage, welche in der Tendenz weitere Effizienzgewinne zugunsten der Gebührenzahler infrage stellt. Das soll wirtschaftsfreundliche Politik sein?

Ich bin in der Realwirtschaft tätig. Glauben Sie mir, die Gewinnspannen in meiner Sparte sind derart, dass mich der Steuerfuss so was von nicht interessiert. Das interessiert mich nicht, da können Sie beschliessen, was Sie wollen. Die Firma wird davon kaum tangiert. Aber die Gebühren sind ausschlaggebend dafür, ob der Standort für uns attraktiv ist oder nicht. Ich kenne in meiner Branche genügend Firmen, die ihre Standorte, wenn sie die Auswahl hatten, nach Gebühren ausgelesen haben.

Der Folgeantrag im neuen Artikel 44a zeigt die Alternative auf. Dabei legen die Städte die mittelfristige Planung vor, die sich selbstverständlich an den Beschlüssen nach Paragraf 8 Absatz 1 auszurichten haben. Ausgenommen sind die grossen «Kisten», also Kosten zulasten des Kantons von über 6 Millionen Franken oder Planung über 300'000 Franken. Das genügt. Wir haben ein komplexes Zusammenspiel von mehreren Verwaltungsabteilungen bei den Städten und mehreren Direktionen und Ämtern beim Kanton. Und je komplexer ein System ist, desto störungsanfälliger wird es und desto eher werden Abkürzungen gesucht. Verzichten Sie darauf, etwas komplizierter zu machen, als es schon ist. Denn in einem Punkt sind sich Regierungsrat Ernst Stocker

und Stadträtin Ruth Genner einig, nämlich dass es heute rundläuft. Wieso ändern, was funktioniert?

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Was wir hier haben, ist nicht mehr als eine Angleichung der strategischen Planung, was wir beim öffentlichen Verkehr schon seit Jahren praktizieren und dank dem Druck des Kantonsrates neu in der Energiefragestellung auch machen. Was wir hier haben, ist eine Angleichung von zwei Systemen. Bis anhin hatte man einfach im Kantonsrat die sogenannten jährlichen Rituale des Strassenbauprogramms. Nachher konnte man sie gutheissen oder seine Kritik ausüben. Und andererseits hatte man die Städte, die sozusagen mit den Pauschalbeiträgen vor sich hin planten, aber wie gesagt, in gutem Einklang mit dem Kanton. Neu soll mehr Transparenz herrschen, neu soll auch eine getragene, integrative strategische Politik im Bereich der Mobilität – und nicht nur der Strasse, aber der Mobilität – für den Kanton ermöglicht werden. Wir haben das jetzt auch deutlich gehört aus den Aussagen der Städte Zürich und Winterthur – Zürich war ein bisschen lauter als Winterthur –, die gesagt haben: Was wir dringend vermeiden müssen, sind jegliche Formen der Doppelspurigkeiten, sodass nicht die Stadt zuerst plant und nachher der Kanton bewilligt oder nicht bewilligt. Das haben wir ausgeräumt, wenn wir den Paragraphen 44 und 44a zustimmen, und dies gemäss den Grundsätzen in Paragraf 8, über den wir jetzt und hier beraten.

Stimmen wir also dem Paragraphen 8 Absatz 2 jetzt zu, dann haben wir ein ganzes Paket, welches für einen effizienten Ablauf in der Stadt Zürich, aber auch für einen effizienten Ablauf der Wirtschaft der Stadt Zürich gut gedient ist. Für die Planung der Infrastruktur innerhalb der Stadt Zürich, wie wir das gehört haben, ist der Untergrund zentral. Und der Untergrund, das sind nicht nur Wasserleitungen und Fernwärme, das hat auch sehr viel mit den neuen Kommunikationssystemen zu tun; ich denke jetzt an die Glasfaserkabel, die geplant und eingesetzt werden müssen. Dies ist notwendig für eine funktionierende Wirtschaft in der Stadt Zürich. Wenn wir hier anders planen oder der Stadt einen anderen Planungsrhythmus geben als dem Kanton, führt das zu zwei- bis dreijährigem Zuwarten bis zur Projektumsetzung. Das kann es nicht sein. Die Stadt Zürich hat in den letzten fünf Jahren ein sehr ausgeklügeltes Planungsmanagement der verschiedenen Abteilungen der Stadt eingesetzt. Es ist nicht nur das Tiefbauamt, das tangiert ist, es sind auch die Privatunternehmen. Es sind auch Bauherren. Ich denke jetzt an die Neubaugebiete oder die neuen Entwicklungsge-

bierte der Stadt Zürich, die versorgt werden müssen. Und dieses ausgeklügelte System dürfen wir jetzt nicht nur wegen eines Strassengesetzes gefährden.

Also, seien wir nicht nur grosszügig, seien wir hauptsächlich zukunftsorientiert und schauen wir, dass unsere Wirtschaft, die eben doch stark auch mit der IT- und Informationstechnologie verbunden ist, gut versorgt ist. Das spart nicht nur Geld, das macht auch neue Stellen und gibt uns interessante und gute Arbeitsplätze in der Stadt Zürich. Da ist nicht nur die Stadt, sondern da sind auch der Kanton und die restliche Schweiz dankbar, wenn wir anhand dieses Paragraphen 8 die richtigen Weichen stellen, damit den Folgeanträgen 44 und 44a auch zugestimmt werden kann.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist eigentlich interessant, wie die beiden Votanten von Grünen und SP hier eine Sondergesetzgebung für die Städte Zürich und Winterthur einführen wollen. Ich habe in meinem Eintretensreferat darauf hingewiesen, dass heute die beiden Gebiete der Städte weisse Gebiete sind, also planungsleere Gebiete sind, die eigentlich so ein bisschen machen, was sie wollen. Nun wollen Sie neu mit dem Paragraphen 8, der die Marginalie «Planung von Staatsstrassen» trägt, diese Sondergesetzgebung zementieren. Und Sie wollen auf Antrag dieser beiden Städte Zürich und Winterthur alle anderen Städte des Kantons in Solidarhaft nehmen. Denn Sie sprechen im Paragraphen 54 dann nur noch von den Städten. Das heisst, alle anderen Städte werden auch in Solidarhaft genommen. Es ist auch so, dass der einzige Unterschied darin besteht, dass Sie in Paragraph 8 Absatz 1 die Planung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung festlegen wollen. Und im Paragraphen 8 Absatz 2 wollen Sie die Planung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung nicht mehr festlegen. Es ist also so etwas, das keinen grossen Sinn macht, denn im Paragraphen 44 reden Sie nur noch über den Einbezug der Städte in die Planung. Wenn Sie diese vorher bei der Planung von Staatsstrassen nicht einbeziehen, wollen Sie sie nachher wieder legitimieren, damit sie einbezogen werden. Ich denke, wenn Sie konsequent handeln und nicht auf die Anträge der Städte Zürich und Winterthur eingehen, den Paragraphen 44 mit dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, von mir also, unterstützen, dann haben Sie alles berücksichtigt. Dann haben Sie nämlich bei Paragraph 44 Absatz 1, dass die Direktion die Städte in die Erarbeitung der Beschlüsse nach Paragraph 8 einbezieht. Und Paragraph 8 lautet dann im Absatz 1 «die Finanzierung der Staatsstrassen sowie

der Strassen mit überkommunalen Bedeutung» und in Absatz 2 dasselbe, also auch «die Planung für die Staatsstrassen und die Strassen mit überkommunaler Bedeutung». Sie sind dann also konsequent, dass Sie die Städte da einbeziehen und berücksichtigen.

Wenn Sie den Antrag von Robert Brunner und Sabine Ziegler unterstützen, dann machen Sie daraus ein Flickwerk. Sie nehmen bei der Planung von Staatsstrassen die Strassen mit überkommunaler Bedeutung heraus, belassen die Staatsstrassen aber drin. Und in Paragraf 44 wollen Sie dann wieder den Einbezug der kantonalen Planung regeln. Sie sind also nicht sehr konsequent und folgerichtig liegen Sie falsch. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Über Paragraf 31 kann ich ja dann mit Robert Brunner noch diskutieren, wie das geht.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich bin erstens einmal froh, dass Paragraf 8 Absatz 1 so schlicht über die Bühne gegangen ist. Das ist nämlich ein Vertrauensbeweis erstens für die Regierung, die an der Strategie arbeiten kann, es ist aber auch ein Vertrauensbeweis an uns selbst, an den Kantonsrat, der regelmässig darüber debattieren und dies auch sanktionieren kann. Nun aber zu Absatz 2, zur mittelfristigen Planung. Genau dort sollte eben auch die Federführung beim Regierungsrat bleiben – für alle Staatsstrassen und eben auch für die Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur. Diese Städte wie auch die anderen Städte werden, wie in Paragraf 44 vorgesehen, einbezogen. Sie werden nicht ausgeschlossen. Wir können es uns nicht leisten, planerisch und kompetenzmässig im Kanton Zürich zwei weisse Flächen zu haben. Das ist wirklich Schwachsinn, es entzieht sich auch jedem Verantwortungsbewusstsein betreffend Strategie und Planung. Jede Partei, die in der Regierungsverantwortung ist hier im Kanton Zürich – und hier ist der Blick vor allem auf die SP und die GP gerichtet –, darf diesem Minderheitsantrag, der aus der Fraktionsküche kommt, nicht zustimmen. Das ist eine Lähmung der Planung. Wir schaffen Spezialgebiete im Kanton Zürich, das ist strikte abzulehnen.

Bezüglich der Effizienzgewinne, die Kollege Robert Brunner erwähnt hat, und auch der Drohung, dass es immer Doppelspurigkeiten gibt, hier liegt es echt am politischen Willen und vor allem am politischen Willen der Städte.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Die CVP wird sich hier dem Mehrheitsantrag anschliessen. Wir kommen zum Schluss, dass der Kanton

den Lead und die Koordination haben soll. Und wir stellen mit Verweis auf Paragraf 44 fest, dass die Mitsprache der Städte doch gewährleistet ist. In dem Sinn ist die Konstruktion der Paragrafen 8 Absatz 2 und 44 für uns in Ordnung. Wir werden also in dem Sinn diese beiden Mehrheitsanträge unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Zwei Sachen: Lorenz Habicher, du machst in Verwirrungsstrategie. Das ist ein bisschen unfair, denn es ist ein komplexes Gesetz, es sind komplexe Formulierungen. Der Text heisst «Die Städte arbeiten die Projekte für Strassen mit überkommunaler Bedeutung aus.» und Ähnliches dann bei den andern. Das ist immer in Kombination zu lesen. Es ist klar gesagt, was eine Strasse mit übergeordneter Bedeutung ist. Das ist nicht in Steinmaur, das ist auch nicht in Bachs, das ist in den Städten Winterthur und Zürich. Und wenn wir dann von den beiden Städten reden, ist immer das gemeint. Das ist sauber formuliert. Ich würde mir diese Verwirrungsstrategie also ersparen.

Der Grund für eine Sondergesetzgebung – wir haben das heute ja schon –, der Grund liegt darin, dass der wirtschaftliche Motor in diesem Kanton eben nicht Steinmaur und auch nicht Bachs sind, es sind die Städte Zürich und Winterthur. Vielleicht sollten wir dem Motor auch ein bisschen Sorge tragen.

Und, Alex Gantner, es liegt nicht am politischen Willen der Städte, es liegt am politischen Willen dieses Gremiums, ob es am Schluss steht oder fällt. Das ist das Problem und nicht der politische Wille der Städte. Der ist da, zumindest in den Stadträten.

René Isler (SVP, Winterthur): Auch wenn ich aus Winterthur komme, sehe ich eigentlich nicht ein, warum da jetzt für die beiden Städte Zürich und Winterthur, was die Staatsstrassen betrifft, eine Ausnahmeregelung gemacht werden soll. Der Regierungsrat hat es eigentlich deutlich genug gesagt: Für eine Strategie vor allem für unsere Staatsstrassen, für ein übergeordnetes Befinden unserer Bedürfnisse, sowohl ÖV-mässig als auch strassenverkehrsmässig, ist es unsinnig, wenn wir hier die beiden Städte ausklammern und sagen «Wir zahlen zwar, aber macht selber, was ihr wollt auf diesen Staatsstrassen». Auch das mit der Autonomie, die die beiden Städte so hervorheben, denke ich, ist vielleicht in diesem Fall etwas richtig. Aber wenn es denn um andere Anliegen geht, nimmt man jegliche Autonomie davon ab. Ich denke

da vor allem auch an den Finanzausgleich. Ich würde da meine Hand darauf wetten, dass wenn es Anliegen aus diesen beiden Städten gibt, wir hier im Rat, aber ganz sicher die Regierung sich noch nie verschlossen hat gegen Anliegen, seien sie von der Stadt Zürich oder aus Winterthur gekommen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen eigentlich auch die Unterstützung der Mehrheit, beziehungsweise den Minderheitsantrag abzulehnen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Was mich natürlich stört, sind die Selbstherrlichkeit und der Anspruch dieser beiden Städte, allein über diese überkommunalen Strassen verfügen zu können. Wenn wir als Landeier solche Projekte haben, dann ist es selbstverständlich, dass der Kanton das Sagen hat und wir grösstenteils die Bittsteller sind, wie es dann auch noch einigermassen stimmen kann auf unserer Seite. Darum sehe ich im Sinne einer Gleichberechtigung überhaupt nicht ein, warum dieses Vorrecht diesen beiden Städten zugestanden werden soll. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich möchte nochmals skizzieren, was die Idee des Gesetzes ist. Abgestützt auf den Verkehrsrichtplan und das Gesamtverkehrskonzept wird zukünftig dieser Rat alle vier Jahre über die Staatsstrassen und die Strassen von überkommunaler Bedeutung, das Netz und die Leistungsfähigkeit dieses Netzes festlegen. Der Minderheitsantrag von Robert Brunner will jetzt, dass die Strassen mit überkommunaler Bedeutung herausgenommen werden. Und er begründet dies, es werde komplizierter und anspruchsvoller und die Abläufe seien nicht mehr gewährleistet. Ich möchte gerade das Gegenteil behaupten, Robert Brunner. Sie haben heute Morgen gesagt, diese Strassen müssten sowieso vom Kanton genehmigt werden, respektive diese Änderungen. Und wenn der Kanton nicht will, kann er auf Paragraph 50 zurückgreifen. Ist dann dies besser, wenn Sie dieses Leporello nochmals aufhalten? Wo soll ich dann Paragraph 50 anwenden? Dann muss ich sagen: Das ist ja viel schlechter. Es ist doch viel besser, wenn die Leistungsfähigkeit dieser Strassen vorher hier festgelegt wird, damit die Städte wissen «Aha, hier hat der Kanton ein besonderes Interesse und hier nicht», dann wissen Sie, woran Sie sind. Und der Baubeginn, die Planung und die nachfolgende Planung im Untergrund werden davon gar nicht betroffen sein. Es ist sinnvoller. Diese Abläufe sind einfacher, transparenter und sinnvoller. Darum glaube

ich nicht an Ihre Begründung, dass der Untergrund und die Gebühren und ich weiss nicht was betroffen werden können. Die sind mit der heutigen Lösung viel schlechter. Diese neue Lösung schafft bessere Verhältnisse. Und ich bin überzeugt, dass wir einen Weg finden werden mit der Ausgangslage «Beschluss dieses Parlamentes», sodass auch die Städte einen Vorlauf haben, damit sie diese Vorhaben sinnvoll und gut umsetzen können.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Danke.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Robert Brunner gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 97 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Somit haben Sie auch die Folgeanträge zu Paragraf 44 Absatz 1 und einen neuen Paragrafen 44a abgelehnt.

§§ 9 und 12

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 14 Projektierungsgrundsätze

Abs. 1

Minderheitsantrag von Peter Anderegg, Robert Brunner, Marcel Burlet, Willy Germann, Peter Reinhard, Benno Scherrer Moser, Sabine Ziegler:

§ 14. ¹ Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): In Paragraf 14 bestimmen wir die Projektierungsgrundsätze, wann mit welcher Priorität eine Strasse gebaut werden soll. Was uns fehlt, was eigentlich erstaunlich ist, denn es ist doch langsam ein Allgemeinverständnis, was uns fehlt, ist, dass die verkehrslenkenden Massnahmen Vorrang vor den baulichen Massnahmen haben. Für uns ist es zentral, dass wir diesen Punkt aufnehmen. Wieso das?

Denken wir ein paar Jahre zurück. Wie war das bei der Projektierung und Planung der Westumfahrung? Die sogenannten flankierenden Massnahmen wurden erst dann aufgenommen, als es einen Bundesgerichtsentscheid gab. Und was haben wir jetzt? Es ist doch eine deutliche Minderung des Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich dank dieser flankierenden Massnahmen. Und dies möchten wir auch in Zukunft nicht nur auf dem Gerichtsweg einfordern können, wir wollen, dass die verkehrslenkenden Massnahmen schon von Anfang an in allen Projekten der übergeordnet bedeutenden Strassen aufgenommen werden.

Wir haben vor nicht allzu langer Zeit über die verkehrslenkenden Massnahmen oder das Integrierte Verkehrsmanagement gesprochen. Hier haben wir sogar Budgets gesprochen. Aber wenn wir das Gesetz anschauen, haben wir nichts zu diesen verkehrslenkenden Massnahmen. Das ist nicht nur inkonsequent, das ist eigentlich schade, weil die rationelle und effektive Nutzung der Strassen doch Priorität haben soll, Priorität gegenüber Strassen, die die Landschaft zerschneiden, die eine Zersiedelung fördern und die unsere Umwelt schädigen. Ich bitte Sie, diesen Zusatz – er mag klein sein, aber er ist für uns wesentlich –, ich bitte Sie, diesem Zusatz zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich habe vorhin noch den Referenten der KEVU übergangen. Das möchte ich hiermit nachholen.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Nur ganz kurz. Für die Mehrheit entspricht der Vorrang der verkehrslenkenden Massnahmen vor baulichen heute der gelebten Praxis. Ein Festhalten im Gesetz ist somit völlig unnötig. Bitte lehnen Sie den Minderheitsantrag ab. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Vereinfacht gesagt, kann man über diesen Paragraphen schreiben «Kopf statt Asphalt». Das ist das Primat, das wir mit dieser Änderung einbringen möchten. Neue Strassen – das wissen wir eigentlich alle – lösen keine Verkehrsprobleme, sie verlagern sie nur. In Einzelfällen kann es natürlich trotzdem gerechtfertigt sein, eine Strasse neu zu bauen oder zu verändern. Aber wenn wir neue Kapazitäten errichten, haben wir mehr Verkehr, Stau möglicherweise oder Probleme andernorts. Wenn wir also das gleiche Ziel mit Verkehrslenkung erreichen können, ist dies immer besser. Daher gehört das auch festgeschrieben.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich möchte Sie hier auch bitten, der Mehrheit zu folgen. Denn wenn Sie Paragraph 14 Absatz 1 in der heutigen Mehrheitsfassung genau lesen, dann geht es ja um die Projektierungsgrundsätze. Und da steht auch «unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik». Ich frage Sie: Was verstehen Sie unter Verkehrstechnik, wenn es nicht die Verkehrsleitung ist? Wollen Sie das also doppelt festhalten, ob verkehrsleitende Massnahmen zur Verkehrstechnik gehören oder nicht? Ich denke, wenn man den Absatz 1 so belässt, wie er ist, dann haben wir alles gesagt. Wir projektieren nämlich unter Beachtung der entsprechenden Bedeutung und der Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau-, Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit. Wir projektieren in der richtigen Reihenfolge mit den richtigen Grundsätzen.

Ich möchte auch noch etwas zum Votum von Sabine Ziegler sagen. Immer, wenn man keine Argumente mehr hat, dann erfindet man ein neues Wort. Das war schon in der Energiedebatte so. Da hat man plötzlich von «intelligenten Netzen» gesprochen, und jetzt sind es intelligente Strassen. Es ist schon erstaunlich, wie die Linke plötzlich

alles mit Intelligenz wettmachen will, was sie jahrelang zu verhindern versuchte.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es ist eigentlich mehr eine Referenz an Willy Germann. Er hat uns ja gebetsmühlenartig über Jahre den Slogan «Elektronik vor Beton» eingetrichtert, und wir haben das derart verinnerlicht, dass wir das jetzt eigentlich auch im Strassengesetz sehen wollen. Nehmen Sie es als Referenz für Alt-Kollega Willy Germann!

Alex Gantner (FDP, Maur): Aus unserer Sicht ist es eben falsch, hier im Gesetz Prioritäten festlegen zu wollen. Wir wollen offene Formulierungen haben, und in der Praxis soll das umgesetzt werden, was die beste Lösung ist. Manchmal ist die beste Lösung halt, mehr Strassenraum zu schaffen. Manchmal ist die beste Lösung, mit Elektronik auch nachzuhelfen und diese Massnahme vielleicht als erste Massnahme umzusetzen. Wir wehren uns gegen solche Prioritäten im Gesetz, das engt den Handlungsspielraum aller Beteiligten ein.

Regierungsrat Ernst Stocker: Aus Sicht des Regierungsrates ist diese Ergänzung nicht nötig. Denn der Gesetzestext beinhaltet diese Ausführungen schon, dass wir möglichst wirtschaftlich bauen, dass wir wenig Land verbrauchen. Ich glaube, der beste Beweis dafür ist ja – und das wäre auch eine Referenz an Willy Germann –, dass wir einen 60-Millionen-Kredit für die Verkehrssteuerung in diesem Rat beschlossen haben. Das nützt wahrscheinlich mehr als dieses kleine Sätzchen. Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Peter Anderegg gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag mit 85 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Abs. 2

Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser, Robert Brunner, Willy Germann, Roland Munz (in Vertretung von Marcel Burlet), Walter Schoch (in Vertretung von Peter Reinhard), Sabine Ziegler:

² *Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Im geschlossenen Siedlungsgebiet sind Begegnungszonen zu fördern.*

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Mehrheit steht der expliziten gesetzlichen Forderung nach Förderung von Begegnungszonen skeptisch gegenüber. Zum einen kann mit dem Artikel jeglicher Strassenbau eingebremst werden, weil man auf Antrag interessierter Kreise mit dieser Vorgabe zuerst noch lange klären muss, ob auch an der Hauptdurchfahrtsachse eine Begegnungszone denkbar, wünschbar und machbar wäre; das dank gesetzlicher Festlegung auch dann, wenn die Sache an sich aus einer Gesamtsicht sehr schwierig ist. Bitte lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Der ursprüngliche Antrag, der diesem Kompromiss zugrunde liegt, wollte die Umkehrung des heute gültigen Prinzips auf Gemeindestrassen im geschlossenen Siedlungsgebiet, die Umkehrung, dass zuerst eigentlich eine Begegnungszone, eine Strasse für alle da ist, und in den Fällen, in denen es nicht sinnvoll ist, das Primat dem Strassenverkehr gilt. Im Moment ist die Situation anders, der Kampf um Begegnungszonen für verkehrsberuhigte Zonen ist gross und schwierig zu führen. Mit dem Kompromiss, dass man die Begegnungszonen fördert, können wir leben. Ich habe eine schöne Erinnerung an die Zeit, als ich in Hanoi lebte. Da sah ich ein Touristenpaar, das wollte über die Strasse. Es getraute sich nicht über die Strasse, nahm ein Taxi. Das ist eine schöne Geschichte, man konnte das beobachten. Ich fand es lustig, ich hatte ja schon zwei Jahre in Hanoi gelebt. Ich wusste, wie ich über die Strasse komme. Das Problem waren dort aber die alten Leute. Die alten Leute kamen nicht mehr über die Strasse. Sie wurden in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Das ist das gleiche, was heute bei uns mit den Kindern passiert. Der Strassenverkehr engt immer mehr unseren Raum ein, den Raum, in dem vor allem die Kinder sich selbstständig bewegen können. Was wir jetzt dagegen machen, ist eine Verkehrskampagne. Wir machen Werbung, aktuell natürlich wieder zum Schulanfang, die sagt, ja, man muss warten, bis die Räder stillstehen. Wir machen Kampagnen dafür, wir machen Kampagnen für Rücksichtnahme. Und das ist

eigentlich bedauerlich. Rücksichtnahme sollte eine Selbstverständlichkeit sein, ist es aber leider nicht mehr, insbesondere auch im Verkehr.

Mit diesem Förderungsartikel oder dem, was wir ursprünglich wollten, wäre eigentlich die Rücksichtnahme, diese Selbstverständlichkeit wieder verordnet worden. Leider ist es nötig. Jetzt haben wir noch die Förderung der Begegnungszonen. Ich denke, das ist wichtig; wichtig für die Gesellschaft, wichtig für die Kinder und wichtig für die Zukunft. Stimmen Sie diesem Kompromiss zu.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wieso sollten Sie diesen Minderheitsantrag ablehnen? Es ist ganz einfach: Den Begriff des geschlossenen Siedlungsgebiets gibt es ja nicht in unserer Strassengesetzgebung und auch nicht in der Richtplanung als solches. Ich wäre froh gewesen, wenn Thomas Wirth sein geschlossenes Siedlungsgebiet definiert hätte, wo er diese Begegnungszonen fördern will. Es ist also ein Fragezeichen, wo was gefördert wird. Dann muss man zu den Begegnungszonen sagen: Es ist natürlich interessant, wenn Sie dann in jedem Dorf eine Begegnungszone einrichten wollen. Dann müssen Sie nämlich alle Fussgängerüberquerungen, alle Fussgängerstreifen aufheben. Denn nach übergeordnetem Recht sind in Begegnungszonen keine Fussgängerstreifen zulässig. Sie müssen dort Tempo 20 einführen, weil das die Tempobeschränkung für Begegnungszonen ist. Ich glaube nicht, dass diese Förderung dann via Strassengesetz am richtigen Ort ist.

Also, lehnen Sie den Minderheitsantrag ab und lassen Sie es bei der sparsamen Landbeanspruchung und der Beachtung des Umweltschutzes bleiben. Denn das ist, was der Kernsatz in diesem Absatz 2 eigentlich darstellen sollte – und nicht die Förderung von Begegnungszonen in einem geschlossenen Siedlungsgebiet.

Alex Gantner (FDP, Maur): Begegnungszonen – wir kennen den Begriff. Und weil wir den Begriff kennen, wissen wir auch, dass Begegnungszonen heute möglich sind. Es gibt Begegnungszonen, in den Städten vor allem. Sie sind realisierbar, sie sind auch bewilligungsfähig aufgrund der nationalen Gesetzgebung. Aus unserer Sicht ist es fehl am Platz, hier im Strassengesetz vorzuschreiben, dass solche Begegnungszonen möglich sind. Denn sie sind möglich, das muss man hier nicht explizit erwähnen. Uns irritiert aber ein ganz anderer Beg-

riff hier in diesem Vorschlag, nämlich der Begriff «Fördern». Fördern heisst nicht nur «wohlwollend prüfen», sondern Fördern heisst meistens auch, dass mit Geld nachgeholfen werden soll. Und hier haben wir keine Ahnung aus finanzieller Sicht, auf was wir uns einlassen. Da werden auf einmal Forderungen von Kommunen, von Gemeinden, von Städten kommen, dass eben auch noch Beiträge bezahlt werden für solche Begegnungszonen. Wir finden, Begegnungszonen können dort realisiert werden, wo es die Kommunen, die Gemeinden selbst wollen, wo sie durch einen Prozess gehen auch mit der Bevölkerung. Aber hier braucht es keine Sanktion im Strassengesetz.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Thomas Wirth, mit einem Votum haben Sie mich jetzt herausgefordert. Sie haben gesagt, wir schränken den Spielraum der Kinder ein. Jetzt empfehle ich Ihnen einmal, sich fünf bis zehn Minuten nach Schulbeginn bei einem Schulhaus aufzustellen. Dieses Schulhaus steht nicht entlang einer Hauptverkehrsstrasse, sondern einer Gemeindestrasse. Dann werden Sie mal sehen, wie diese Strasse benutzt wird, und zwar von den Eltern, von den Müttern, die im letzten Moment ihre Kinder noch zur Schule bringen müssen, weil sie zu spät aufgestanden sind. Und wenn Sie dort noch eine Begegnungszone einführen wollen, dann garantiere ich Ihnen, dass das Unfallrisiko dort programmiert ist.

Walter Schoch (EVP, Bauma): Die EVP begrüsst die Einrichtung von Begegnungszonen im geschlossenen Siedlungsgebiet. Die gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche von Fussgängern, Radfahrern und Motorfahrzeugen ist aber sehr anspruchsvoll und setzt besondere Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer voraus. Es ist ein besonderes Mass an gegenseitiger Rücksicht erforderlich, wie das Thomas Wirth gesagt hat. Gerade ältere Personen haben oft Mühe, eine komplexe Verkehrssituation richtig wahrzunehmen und einzuschätzen, geschweige denn angemessen und zeitgerecht zu reagieren. Auf klar und eindeutig definierten Verkehrswegen für die einzelnen Kategorien können sich Kinder und ältere Personen leichter und sicherer bewegen. Man muss einfach an diese Einschränkungen denken. Wir sind aber trotzdem dafür, dem Minderheitsantrag von Benno Scherrer zuzustimmen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Begegnungszonen können sinnvoll sein, das ist unbestritten, aber diese politische Willensäußerung gehört unseres Erachtens nicht ins Strassengesetz, sondern in das Gesetz über Signalisationen und Markierungen. Denn diese Stelle, nämlich die Kantonspolizei, bewilligt Begegnungszonen und ist dafür verantwortlich, wie sie ausgestaltet sind. Deshalb bin ich klar der Meinung: Überlassen wir den Städten und den Gemeinden, die wissen, was es braucht, um Begegnungszonen zu machen, hier die Möglichkeit. Und schreiben wir nicht noch etwas doppelt hinein, was nicht nötig ist.

Immer im Sinne von schlanken, effizienten Gesetzen bitte ich Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag mit 85 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Abs. 3

Minderheitsantrag von Peter Anderegg, Robert Brunner, Marcel Burlet, Willy Germann, Peter Reinhard, Benno Scherrer Moser, Sabine Ziegler:

³ *Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär zu berücksichtigen, diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Radfahrenden angemessen.*

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Für die Mehrheit sagt der Begriff «angemessen» genug, auch für den strassengebundenen ÖV. Denn es ist sicher und definitiv nicht «angemessen», wenn der Bus im Stau stecken bleibt. Dieses Bedürfnis ist also mit der Mehrheitsformulierung abgedeckt. Eine Festschreibung der Priorisierung auf jeden Fall kann problematisch werden und im Extremfall eben bedeuten, dass man eine Achse für den MIV ohne Weiteres schliessen dürfte, wenn man dort ein Tramprojekt verwirklichen will. Das kann im Einzelfall eventuell Sinn machen, festschreiben sollte man es aber nicht. Bitte lehnen Sie den Minderheitsantrag ab.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Das soll man eben gerade festschreiben. Wir sagen deutlich, wir wollen eine Priorisierung der nachhaltigen Mobilität, das heisst des öffentlichen Verkehrs, der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Radfahrenden. Wie das schon im Eintretensvotum von Regierungsrat Ernst Stocker gesagt wurde: Die Strasse wird auch von anderen Nutzerinnen und Nutzern gebraucht, und das ist richtig so. Wer soll wirklich prioritäre Nutzerin/Nutzer sein? Für uns ist es klar, dass wir den Strassenraum sehr dicht nutzen wollen, und was gibt es noch Dichteres als einen Bus oder ein Tram. Die eine oder 1,1 Personen in einem Personenfahrzeug genügen uns nicht, das ist nicht dicht genug. Wir wollen die Busse voll haben mit 60 bis 80 Personen. Wir wollen nicht nur einfach die Busse voll haben, wir wollen nicht nur einfach ein Tram zum Ziel führen können, wir wollen auch eine Gesundheitsförderung unserer Einwohnerinnen und Einwohner haben, das heisst, sie sollen mehr Fahrrad fahren, sie sollen auch mehr zu Fuss gehen und sie sollen sich auch begegnen wie im vorherigen Ansatz der Begegnungszone. Wollen wir also konsequent sein mit dem vorangehenden Artikel, ist es nur richtig, dass wir hier eine Priorisierung machen, welcher Verkehrsträger die Strassen nutzen kann. Und es ist dann auch ganz klar, dass die Gewerbenutzer, also Kleinlastwagen et cetera, den Verkehr auch viel rascher abwickeln können, denn wir machen eine Verlagerung in Richtung des öffentlichen Verkehrs für Pendlerinnen und Pendler und für Personen, die ihre Strassen für die Freizeitnutzung brauchen sollen.

Seien wir konsequent, machen wir eine Priorisierung – und dies noch vor Mittag.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich möchte darauf hinweisen, dass wir immer noch in den Projektierungsgrundsätzen stecken. Das heisst, wir sind im Strassengesetz unter den Projektierungsgrundsätzen. Jetzt haben Sie in Absatz 2 die Projektierungsgrundsätze dahingehend geändert, dass im geschlossenen Siedlungsgebiet, das heisst für mich in allen Gemeinden und Städten und überall, wo das Siedlungsgebiet geschlossen ist, also dörflichen Charakter oder Siedlungscharakter aufweist, Begegnungszonen zu fördern sind. Begegnungszonen sind aber nicht nach den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs zu gestalten, sondern sind wirklich Begegnungszonen. Wenn Sie jetzt in diesen Zonen noch die Priorität des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen wollen, dann haben Sie ein Problem. Denn Sie sind nicht, wie Sabine

Ziegler das sagt, konsequent, sondern Sie widersprechen sich. Was wollen Sie denn nun? Wollen Sie Begegnungszonen, in denen alle sich gleich bewegen können, im gleichen Strassenraum, wo im Grundsatz die Tempobeschränkungen auch für den öffentlichen Verkehr gelten? Oder wollen Sie den öffentlichen Verkehr priorisieren? Also wenn Sie das jetzt hineinschreiben, sind Sie erstens widersprüchlich und zweitens haben Sie schon vergessen, was Sie unter Absatz 2 beschlossen haben. Natürlich dürfen Sie das, es ist dann ein Nagel mehr oder ein Antrag mehr, der zur Ablehnung des gesamten Gesetzes führt. Denn schlussendlich haben wir dann hier nicht mehr ein schlankes Gesetz, nicht mehr ein transparentes Gesetz, sondern wir haben ein Gesetz, das wir so nicht mehr umsetzen können. Das Beste für uns ist es natürlich, wenn Sie das so ausgestalten. Dann haben wir ein Gesetz, das einfach zu bekämpfen ist.

Ich danke Ihnen also, wenn Sie den Minderheitsantrag nicht unterstützen, sonst müsste man es bekämpfen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Es geht hier um Strassen, um den Strassenverkehr. Und wir sind alle sicher auch stolz auf das Netzwerk des öffentlichen Verkehrs. Da gibt es viele Infrastrukturen. Unsere Bevölkerung benützt den öffentlichen Verkehr sehr rege, pendelt so in die Städte und auch wieder nach draussen zurück. Jetzt soll aber mit diesem Vorschlag der öffentliche Verkehr auch noch auf den Strassen überhandnehmen beziehungsweise die Strassen übernehmen, prioritär darauf rollen können. Irgendwann verlässt uns hier der Goodwill und das Fass überläuft. Schon vorhin haben wir hier drin Elektronik vor Beton beschlossen. Es kam klar auch das Signal, dass die Elektronik Vorzug haben soll, vor allem auch für den öffentlichen Verkehr, dass er schneller durchgeschleust werden kann. Jetzt will man auch noch den öffentlichen Verkehr grundsätzlich prioritär behandeln. Das ist zu viel, und wir lehnen diesen Minderheitsantrag entschieden ab.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich stelle einmal mehr fest, dass hier Ideologie vor der Machbarkeit in den Vordergrund gestellt werden will, Sabine Ziegler. Die ist, glaube ich, weg, macht auch nichts.

Man kann schon dafür sein, dass man den ÖV priorisiert. Nur, wir haben in Winterthur das Problem, dass wir gar nicht mehr können. Die Stadt ist irgendwann einmal so gebaut worden, und wir haben nur elektrische Busse. Wir können leider die Busse noch nicht an die

Oberleitungen schrauben, also sprich: Dort, wo Sie durch Ihre Ideologie wissentlich stauen wollen, ob nun Hauptverkehrsachsen oder Nebenstrassen, mit Einfahrtstoren und mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, dort staut auch der Bus. Wir haben gar keine Möglichkeit. Wir müssten Strassenzüge beziehungsweise angrenzende Häuserreihen abreissen. Manchmal wäre es auch gescheiter, wenn ich mir die äussere Zürcherstrasse anschau, es kostet uns nur sehr viel Geld, dieses Rotlichtmilieu. Aber wir haben unsere Strassen und unsere daran grenzenden Liegenschaften. Sie sind gotterhaben, die haben wir dort. Jetzt haben wir nur Busse, wir können machen, was wir wollen. An die Drähte hängen können wir sie nicht, schlicht und ergreifend nicht, geht nicht, und ein separates Trasse machen, dafür haben wir nun einfach schlicht und ergreifend den Raum nicht mehr. Wir haben schon das Problem, wenn wir separat einen Radweg machen wollen, es geht schlicht und ergreifend nicht, ausser die linke Hälfte würde uns auch mal im Winterthurer Parlament unterstützen, wenn es darum geht, ganze Häuserzeilen abzureissen, damit wir dort eine separate Spur für den ÖV machen können. Da es aber in der Regel alles Sozialwohnungen sind, denke ich, ist dieses Unterfangen eh schon gescheitert.

Dann stelle ich eigentlich noch zuletzt fest, dass es mit den Begegnungszonen ja auch wunderbar ist, wie es daherkommt. Sie vergessen zwei Kriterien, glauben Sie mir das, ich kenne mich da aus: Jede Begegnungszone hat in einer Form einen berechenbaren Raum, den es braucht. Sie können nicht auf jeder hundskommunen Strasse, auf jeder normalen Strasse eine Begegnungszone machen. Da müssten wir dann schwer auch das Bundesrecht – die SSV, die Strassensignalisationsverordnung, die VTS (*Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge*) kratzen. Wir können das nicht x-beliebig. Es ist vorgeschrieben, in welchem Rahmen. Und vor allem auch da: Es braucht mehr Raum, und den haben wir jetzt, auf Winterthur heruntergebrochen, schlicht und ergreifend nicht.

Ich bitte Sie, diesen unsinnigen Minderheitsantrag abzulehnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Aus meiner Sicht ist Absatz 3 sinnvoll formuliert. Er will angemessen den öffentlichen Verkehr, die zu Fuss Gehenden, die Radfahrer berücksichtigen. Und wenn Sie jetzt hier den öffentlichen Verkehr priorisieren, dann muss ich Ihnen sagen es wurde schon mal gesagt und ich weiss es aus Erfahrung als Gemein-

depolitiker: Es wird einen Konflikt geben zwischen dem öffentlichen Verkehr und den Begegnungszonen. Das heisst, wenn wir das so hier reinschreiben, dass Begegnungszonen vielfach nicht mehr möglich sein werden, denn der öffentliche Verkehr hat andere Bedürfnisse. Die Anschlüsse müssen gewährleistet werden, die Zeiten sind knapp. Ich sage Ihnen, das ist ganz wichtig: Begegnungszonen sind Tempo 20. Das ist für Busse zu langsam – schauen Sie mal die Durchschnittsgeschwindigkeiten von Bussen an – und wir werden einen Konflikt haben. Deshalb bitte ich Sie, diese Priorisierung im Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Peter Anderegg gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Minderheitsantrag mit 85 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Abs. 4

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Trachsel: In Anbetracht der Tatsache, dass heute die zweite Möglichkeit besteht, Fraktionsausflüge zu unternehmen und ich deshalb die Sitzung nicht nach 12.00 Uhr beenden will, unterbrechen wir hier die Debatte zum Strassengesetz. Sie wird am nächsten Montag weitergeführt, und zwar nach den Tätigkeitsberichten des Datenschutzbeauftragten, des Ombudsmanns und der Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson.

Die Beratung der Vorlage 4674a wird abgebrochen. Fortsetzung am 26. September 2011.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Unabhängige Beschwerdestelle für in Heimen lebende Menschen und deren Angehörige**
Postulat *Erika Ziltener (SP, Zürich)*
- **Standesinitiative zur Wiedereinführung des kantonalen Mitbestimmungsrechts bei Atommüllendlagern**
Parlamentarische Initiative *Heidi Bucher (Grüne, Zürich)*
- **Standesinitiative für den Gleichstand der Untersuchungen von potenziellen Standorten für hoch radioaktiven Atommüll**
Parlamentarische Initiative *Heidi Bucher (Grüne, Zürich)*
- **Segments-Berichterstattung Atomstrom AXPO**
Anfrage *Michael Zeugin (GLP, Zürich)*
- **Status und Sanktionsmöglichkeiten bei der Zielvereinbarung mit Grossverbrauchern**
Anfrage *Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen)*
- **Kapazitätsengpässe in der S-Bahn: Erstklassige Lösung gesucht?**
Anfrage *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*
- **Verkehrskonzepte von Grossanlässen und deren Überprüfung**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Verkehrsgutachten für Strassenbauprojekte auf Staatsstrassen**
Anfrage *Roland Scheck (SVP, Zürich)*
- **Medienbeauftragte des Kantons**
Anfrage *Lorenz Schmid (CVP, Männedorf)*
- **Pöschwies – ein Pflegeheim?**
Anfrage *Lorenz Schmid (CVP, Männedorf)*

Rückzug

- **Ausrichtung der Prämienverbilligung im Kanton Zürich**
Motion *Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)*, KR-Nr. [347/2010](#)

1154

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 19. September 2011

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 3.
Oktober 2011.