

### **3. Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo**

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018  
zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth  
KR-Nr. 105a/2012

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Heute haben wir den ganzen Tag dem Strassengesetz gewidmet. Bevor ich zur ersten traktandierten PI Wirth (KR-Nr. 105/2012) kommen werde, möchte ich einige einführende Worte zu den gesamten Strassengesetzvorlagen verlieren.

Die KEVU hatte es insgesamt mit sieben parlamentarischen Initiativen und einem dringlichen Postulat, welches sich mit der gleichen Thematik befasste, zu tun. Die PI wurden zwischen den Jahren 2012 und 2014 eingereicht, das dringliche Postulat im Jahr 2016.

Dazu kam in der vergangenen Legislatur zusätzlich noch die Volksinitiative «Anti-Stau» (Vorlage 5251) zu der die KEVU einen Gegenvorschlag ausarbeitete, welcher, da es sich um eine Verfassungsänderung handelte, eine Volksabstimmung benötigte.

Die KEVU 2011 bis 2015, also die KEVU der vorletzten Legislatur, versuchte dazumal zuerst zu schauen, ob aus diesen verschiedenen Strassengesetz-PI eine einheitliche Vorlage gemacht werden könne, indem sie zu einer Totalrevision zusammengefasst würden. Es hat sich allerdings erwiesen, dass dies aus formellen Gründen nicht möglich war. Deshalb konnten auch weitere Vorstösse, die das Strassengesetz betreffen, weiterhin eingebracht werden.

Dies ist eigentlich ein ziemlich schwieriger Umstand, welcher die Kommissionsarbeit extrem verkompliziert und eigentlich unbefriedigend ist. Daher wäre es gut, wenn man sich einmal überlegen würde, wie man in Zukunft mit ähnlichen Situationen umgehen will, damit man eine Lösung für ähnliche Problematiken hätte.

Wir, die KEVU 2015 bis 2019, waren also gezwungen die Strassengesetz-PI als einzelne Vorlagen zu behandeln, obwohl sie teilweise stark verknüpft waren. Insbesondere die PI Gantner (KR-Nr. 323/2013) behandelte Paragraphen, welche in drei anderen PI, nämlich den beiden PI Wirth (KR-Nrn. 105/2012 und 340/2012) und der PI Trachsel (KR-Nr. 299/2013), ebenfalls modifiziert wurden. Da es verschiedene Vorlagen sind, wäre es in der Kommission und ist es heute im Rat nicht möglich, die Paragraphen einander gegenüberzustellen. Das heisst, theoretisch könnte der Kantonsrat einen total widersprüchlichen Beschluss fällen, zum Beispiel alle vier PI annehmen. Allerdings war, das muss man schon ehrlich sagen, weder mit der Mehrheit der letzten noch mit der Mehrheit dieser Legislatur zu erwarten, dass ein politisch dermassen wirrer und sinnfreier Entscheid gefällt würde, aber theoretisch wäre er möglich.

Wir haben uns verschiedene Varianten überlegt und geprüft, wie man schliesslich

all diese PI vernünftig zusammen behandeln kann. Aufgrund der Mehrheitsverhältnisse der letzten Legislatur hat die KEVU der Geschäftsleitung vorgeschlagen, dass man die ersten vier PI, die heute traktandiert sind, gemeinsam behandeln soll. Da nun allerdings anzunehmen ist, dass es heute beim einen oder anderen Geschäft, um nicht zu sagen, bei wohl allen ausser einer unbestrittenen PI, zu einer Mehrheitsänderung der KEVU kommen wird, hat die Geschäftsleitung, wie von Ihnen soeben beschlossen, beantragt, die beiden PI Wirth getrennt und nur noch die PI Gantner und die PI Trachsel gemeinsam zu behandeln. Dies entspricht zwar nicht mehr dem Antrag der KEVU, macht allerdings aufgrund der veränderten Verhältnisse meines Erachtens durchaus Sinn.

Insgesamt führten all diese Umstände zu einer eher langwierigen Behandlung der PI in der Kommission, da wir sie zumindest möglichst gebündelt halten wollten, aber immer wieder auf ausstehenden Entscheide, die für die eine oder andere PI wichtig waren, warten mussten. Insbesondere bei den PI Trachsel und Gantner werde ich später hierzu noch den einen oder andern relevanten Punkt erläutern.

Nun aber zum jetzigen Traktandum 3, der PI Wirth zu Paragraf 14 Absatz 2 Strassengesetz, Zonen mit reduziertem Tempo:

Diese PI ist etwas speziell, da sie nämlich gar nicht von der KEVU der letzten Legislatur beraten wurde, sondern von der KEVU der vorletzten Legislatur, nämlich derjenigen von 2011 bis 2015. Die Kommission hat die Vorlage fertig beraten, aber schliesslich auf eine Schlussabstimmung verzichtet, da sie diese gemeinsam mit dem andern Strassen-PI machen wollte. Diese PI ist auch ein schönes Beispiel, wie das mit den Mehrheitsverhältnissen gehen kann. So war es nämlich so, dass es in der Legislatur 2011 bis 2015 eine KEVU-Mehrheit gab, die der heutigen Ratsmehrheit entsprach, während allerdings der Rat von 2011 bis 2015 und der Rat und die KEVU 2015 bis 2019 eine andere Mehrheit aufwiesen, als dies heute der Fall ist. Daher war im Rahmen der Beratung stets angenommen worden, dass die PI von der Kommission unterstützt wird. Aber dies war dann letztlich nicht der Fall, da ja die KEVU der letzten Legislatur über diesen Antrag zu entscheiden hatte. Entsprechend beantragt Ihnen die KEVU, die PI abzulehnen. Was heute der Rat entscheiden wird, werden wir sehen.

Um was geht es in dieser PI? Die PI verlangte, dass man in den Projektierungsgrundsätzen zusätzlich die Förderung siedlungsverträglicher Gestaltung und tieferer Tempolimiten festhält. Die ursprüngliche PI wird aktuell von niemandem mehr unterstützt, dafür gibt es einen von der Minderheit präzisierten Änderungsvorschlag zur PI. Dieser Änderungsantrag berücksichtigt Teile der Forderungen der parlamentarischen Initiativen in einer Form, wie sie von einer Mehrheit des Kantonsrates bei der Revision des Strassengesetzes – das ist die Vorlage (4674), die 2011 gestorben ist – bereits einmal gutgeheissen worden war: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern und die Prioritäten der Verkehrsträger werden geregelt. Das heisst, der ÖV hat Priorität, Fuss- und Veloverkehr sind angemessen zu berücksichtigen.

Zu etwaigen Temporeduktionen auf Staatsstrassen wird im Änderungsvorschlag

nichts ausgeführt. Es gelten die Möglichkeiten, die nach Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes vorgesehen sind.

Die Mehrheit beantragt ihnen, die geänderte PI abzulehnen, da ihrer Meinung nach kein Regelungsbedarf im kantonalen Strassengesetz besteht. Der Bund regelt die Bedingungen für Temporeduktionen und Begegnungszonen in seiner Signalisationsverordnung abschliessend. Das Festschreiben einer Fördermöglichkeit von Begegnungszonen im kantonalen Strassengesetz hat einen rein deklamatorischen Charakter. Weiter fügt die Mehrheit an, dass nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stau-Initiative der neue Artikel 104<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung gilt. Dieser lässt gemäss der Mehrheit die in Absatz 3 des geänderten Antrags vorgesehene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs so gar nicht mehr zu.

Die Minderheit ist der Meinung, dass diese Ergänzungen sinnvoll sind. Sie sieht auch keinen Widerspruch zum Anti-Stau-Gegenvorschlag. Der Verfassungsartikel gilt, und das heisst konkret für die Umsetzung dieser Gesetzesvorlage, dass die Interessen des öffentlichen Verkehrs prioritär zu behandeln sind, unter der Berücksichtigung, dass die Kapazität der Strasse nicht reduziert werden darf.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen, die geänderte PI abzulehnen. Herzlichen Dank.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ich erlaube mir auch, kurz einleitend eine Tour d'Horizon zur heutigen Debatte zu machen. Ich befürchte, es wird keine Sternstunde dieses Rates sein. Dass wir den längst beratungsreife Themenkomplex heute so spät auf der Traktandenliste haben und vor allem, dass er in die neue Legislatur verschleppt wurde, ist bedauerlich. Die neue Mehrheit wird das von der KEVU in intensiver Arbeit ausgewogen erarbeitete Paket nun im Schlussgang mit einem beherzten Hosenlupf ins Sägemehl legen. Doch seien Sie vorsichtig, das links-grüne Powerplay, das wir heute spielen sehen werden, hat ein klares Ziel: Es ebnet den Weg zum Raubbau des Strassenfonds. Es verteufelt nach wie vor den motorisierten Individualverkehr (MIV), welcher nach wie vor über 70 Prozent der Verkehrslast zu tragen hat. Es geht um das Errichten von Stadtmauern und Strassenzöllen. Es geht ums Entziehen von Kompetenzen des Kantons in den Städten. Es geht um eine exorbitante Verteuerung der Mobilität. Es geht ums Schaffen von Rechtsunsicherheiten zulasten der Werktätigen, der Bürger und des Gewerbes. Das wird auf die Dauer nicht gut kommen, das wird auf die Dauer nicht goutiert. Sie werden das auch zu spüren kriegen, glauben Sie mir das.

Zu dieser PI, die wir jetzt zu Beginn bearbeiten, wird Ueli Pfister dann noch Weiteres ausführen, aber auch die ehemalige Kommissionspräsidentin (*Rosmarie Joss*) hat es bereits erwähnt: Sie kratzt zumindest an Artikel 104<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung, der mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative eingeführt wurde, zumal – und das stört mich am meisten – die sogenannten Begegnungszonen ein undefinierter Begriff sind und Tür und Tor für Interpretationen, ideologische Fantasien und endlose Verkehrsbehinderungen offenlassen. Ich danke Ihnen, wenn Sie den Kommissionsanträgen folgen und die PI ablehnen. Ich danke.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Gestern vor fünf Jahren durfte ich in den Kantonsrat nachrücken, und seitdem sprechen wir über das Strassengesetz. Das muss nicht erstaunen, da ich ja immer in der KEVU war. Und dass wir dort das Strassengesetz behandeln, macht viel Sinn. Aber wir behandeln nicht immer wieder neu das Strassengesetz, nein, wir kauen seit über fünf Jahren an den immer gleichen parlamentarischen Initiativen herum, und ich bin froh, dass wir diese nun endlich abschliessen können. Gleichzeitig bin ich natürlich froh, dass wir sie erst jetzt, in dieser Legislatur, mit der bekannten geänderten Zusammensetzung im Rat abschliessen.

Damit inhaltlich zum ersten Geschäft in dieser Serie: Diese Präzisierungen und Ergänzungen der Projektierungsgrundsätze sind doch eigentlich selbstverständlich und müssen von jeder Verkehrsingenieurin und jedem Verkehrsingenieur sowieso berücksichtigt werden. Da aber aus der Politik, wie wir von Herrn Lucek gerade vorhin wieder gehört haben, da gerade immer wieder aus der Politik und den Windschutzscheibenfraktionen immer wieder andere Töne kommen, ist es wohl nötig, die Grundsätze so ins Gesetz zu schreiben.

Wir wollen keine neuen Strassen und sehen in der Verkehrslenkung die richtige Form, um unser wachsendes Mobilitätsbedürfnis gesellschaftlich so zu befriedigen, dass alle Interessen berücksichtigt werden und nicht primär die Interessen derjenigen, die gerade meinen, sie müssen unbedingt genau zu der Zeit und genau an dem Ort ihre Mobilität befriedigen. Denn dabei gehen leider oft einige andere Fragen unter. Und wir in der Politik müssen die Gesellschaft als Ganzes anschauen und alle Interessen berücksichtigen. Genau das wird mit diesen hier geänderten Projektierungsgrundsätzen gemacht.

Zu den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, dessen Bedürfnisse neu prioritär berücksichtigt werden sollen, muss ich sagen: Wir alle betonen immer wieder die herausragende Bedeutung des ÖV für unsere Volkswirtschaft. Da ist doch nichts als logisch, dass er auch Priorität in der Planung haben muss!

Und dass zu guter Letzt auch die Inklusion in die Strassenplanung einfließen soll, ist mehr als überfällig, und ich danke Thomas Wirth für diesen vierten Absatz.

Damit ist klar, dass die SP der geänderten PI zustimmen wird, und ich hoffe, dass sich die neuen Mehrheiten uns anschliessen. Danke.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.):* Leider beraten wir die Vorlagen zum Strassengesetz erst heute, obwohl die Kommission genügend früh die Beratungen zum Strassengesetz abgeschlossen hat. Wenn ein Gesetz die Kommission derart intensiv und über lange Zeit beschäftigt, sollte es auch in der entsprechenden Legislatur abgeschlossen werden.

Strassen dienen allen Verkehrsträgern. Und ohne MIV würde unser Verkehrssystem und auch unsere Wirtschaft nicht funktionieren. Deshalb ist es sehr problematisch, wenn in einem Gesetz eine Priorität absolut formuliert wird, welche überall angewendet werden soll, ohne dass der konkrete Fall berücksichtigt wird.

Damit kommen wir zum Problem dieser Paragraphen, die wir jetzt aktuell behandeln, nämlich: Sie sind generell formuliert, gelten absolut und nehmen auf den konkreten Fall keine Rücksicht. Ursprünglich war die PI ja einigermaßen harmlos: sparsame Landbeanspruchung, Umweltschutz und Förderung tieferer Tempolimiten. Da ist man vielleicht nicht glücklich, aber damit kann man noch leben, weil es keine absoluten Formulierungen sind. Nun sind aber durch die Kommissionmehrheit noch zusätzlich Gummiparagrafen und schwierige Formulierungen eingefügt worden: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Wie soll dies beurteilt werden? Wollen wir unbedingt die Gerichte beschäftigen? Selbstverständlich braucht es bei einem Strassenprojekt sinnvolle Massnahmen, ein Gesamtkonzept, das funktioniert. Aber wenn man einfach grundsätzlich sagt «Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang», ja, wann ist dies denn erfüllt? Wann kommt man zum Schluss, dass dies nicht mehr gegeben ist und dass somit bauliche Massnahmen notwendig sind? Zudem weiss man auch aus der Verkehrspolitik und aus der Verkehrstechnik, dass sinnvollerweise beispielsweise Kapazitätsverbesserungen – das kann durchaus auch durch Reduktion mit Tempolimiten erfolgen – auch strassenbauliche Massnahmen notwendig machen, damit das überhaupt funktioniert. Denn wenn Sie eine Autobahn haben und sagen «auf dieser Autobahn dürfen sie nur noch 30 fahren», dann werden die Autofahrer und auch die Busse schneller fahren, weil die Strasse einfach dazu einlädt. Dann kommt der Paragraph «Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern». Was soll dieser Paragraph? Das ist ja heute schon möglich. Wenn eine Gemeinde das will, dann kann sie das in ihrem kommunalen System selbstständig tun. Dafür brauchen wir auf kantonaler Ebene keine Vorgaben. Das ist wiederum ein Ansatz, die Gemeindeautonomie einzuschränken, anstatt den Gemeinden ihren Spielraum zu lassen.

Dann kommt «Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär». Ja, was heisst das, «prioritär»? Was sind die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs? Das ist völlig unklar. Wenn wir ein Projekt haben – ich nehme ein Projekt bei uns in der Gemeinde, wo es auf dieser Strasse keinen öffentlichen Verkehr hat –, müssen wir nun trotzdem die Strassen verbreitern, falls möglicherweise irgendwann einmal ein Bus dort durchfährt, damit dies möglich ist? Das wäre völliger Blödsinn und würde unnötige Kosten verursachen.

Aus all diesen Gründen wird die FDP diese PI nicht unterstützen.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Das Strassengesetz ist ein zähes Geschäft mit einer langen Geschichte. Die Grünliberalen und die EVP möchten es Ihnen ein klein bisschen leichter verdaulich machen und werden deshalb einige Voten zusammenlegen. Für ein kurzes Eintreten zu allen Geschäften sowie auch gleich zur PI Wirth spreche ich somit auch im Namen der EVP.

Als ich vor gut acht Jahren in den Kantonsrat eintrat, hat der Kantonsrat gerade eine Gesamtrevision des Strassengesetzes beraten. Sie haben es gehört, wir hatten diverse Rückkommensanträge, und das Strassengesetz wurde – man muss es so

sagen – malträtiert, sodass am Schluss weder rechts noch links zustimmen konnten. Die Anliegen von damals sind nun wieder auf dem Tisch und es ist Zeit, einen Schritt vorwärts zu machen, denn die nächsten Schritte sind eigentlich schon überfällig.

Bei den Entscheiden zu den Vorstössen zum Strassengesetz richten sich die Grünliberalen und die EVP nach folgenden Prinzipien aus: Kostentransparenz, Verursachergerechtigkeit und Bürgernähe. Gerade der letzte Punkt wird durch die Verdichtung, aber auch mit dem Aufkommen multimodaler Verkehrsformen mit lokalen Unterschieden immer wichtiger. Wir wollen eine vermehrte Beachtung der Anliegen der Anwohner und Anwohnerinnen von Strassen gegenüber einer reinen Sicht des Autoverkehrs. Damit verteufeln wir den motorisierten Individualverkehr noch lange nicht, Christian Lucek, aber es bedingt Massnahmen in Ortszentren zur Aufwertung von Strassen auch als Aufenthaltsraum und Verkehrsfläche für Fussgängerinnen und Velofahrer sowie eine Kompetenzregelung, die nahe bei der Bevölkerung ist.

Mit diesen kurzen Einführungen komme ich nun zur PI von Thomas Wirth, die zur Hauptsache schon 2013 beraten und damals in der jetzt vorliegenden Form von der KEVU mehrheitlich unterstützt wurde. Die Forderungen sind weder revolutionär noch extrem, sondern vielfach gelebte Planungsgrundsätze. So sieht es nämlich auch der Regierungsrat, der gegen einzelne Artikel eher formale als inhaltliche Gründe vorzubringen hatte. Insbesondere wurde die ursprüngliche PI abgeschwächt, hier sehe ich die Gewichtung ganz anders als Christian Schucan. Die heute vorgeschlagene Regelung zur Förderung von Begegnungszonen gemäss KEVU-Minderheitsantrag bezieht sich nämlich nur noch auf Gemeindestrassen und ist zudem eine Kann-Formulierung. Spannend ist noch: Diese Formulierung entspricht genau der 2011 von Alex Gantner als Rückkommensantrag eingebrachten Formulierung. Die anderen Änderungen sind identisch mit dem Antrag aus der Redaktionskommission 2011. Das heisst, sie wurden vom Kantonsrat schon in der Legislatur 2007 bis 2011 so formuliert und damals von der FDP unterstützt. Woher der heutige Gesinnungswandel kommt, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber dass ich Ihnen im Namen der KEVU-Minderheit diesen Antrag nochmals stelle, zeigt, dass damals wahrscheinlich nicht so schlecht gearbeitet wurde. Die Grünliberalen werden diesen Minderheitsantrag deshalb klar unterstützen.

Für uns müssen aber weitere Schritte folgen. Von verschiedenen Seiten wurden auch schon Vorstösse lanciert, die nicht nur Gemeindestrassen, sondern auch Kantonsstrassen im Ortszentrum betreffen. So fordert die CVP sogar zusammen mit SVP und FDP attraktive Ortsdurchfahrten. Und die GLP und CVP wollen eine lebenswerte Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren. Aus meiner Erfahrung als Gemeindepräsidentin von Otelfingen kann ich Ihnen auch berichten, dass sogar in ländlichen Gebieten mit eher rechtslastiger Wählerschaft der Wunsch nach einer Verbesserung der Verkehrssituation in Ortsdurchfahrten gross ist. Und nicht zuletzt kommt auch aus den Planungsregionen das Bedürfnis, das Thema der Verkehrsüberlastung in Ortszentren anzugehen.

Ich fordere Sie deshalb auf, mit diesem Minderheitsantrag einen ersten Schritt zu machen, aber danach nicht stehenzubleiben, sondern mit den Grünliberalen weiterzugehen, damit unsere Ortszentren wieder mehr zu einem Ort der Begegnung für die Bevölkerung und nicht nur für den Verkehr werden.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Ich erspare Ihnen jetzt nochmals eine lange Ausführung über die Geschichte und über den Streit um das Strassengesetz der letzten zehn Jahre, ich fasse nur kurz zusammen. Die Bürgerlichen, insbesondere die FDP, können schon den Teufel an die Wand malen, was die heutige Debatte anbelangt – wir werden ja sehen, was herauskommt. Grundsätzlich räumen wir hier aber nur auf, was Sie in den letzten zehn Jahren nicht zustande gebracht haben. Wir von dieser Ratsseite geben heute nur ein bisschen Gegensteuer gegen eine bürgerliche Verkehrspolitik, die die Zeichen der Zeit leider immer noch nicht erkannt hat und sich an den Zielen und bei den Zwecken nach wie vor an einer Politik der 70er-Jahre orientiert. Doch ich komme jetzt zur vorliegenden PI Wirth: Diese PI bringt eigentlich, nachdem sie durch die Kommission gegangen ist, nur in einem Punkt eine wirklich entscheidende Änderung, dafür eine sehr wichtige, nämlich, dass bei der Planung der Strassen die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs Priorität haben müssen, das heisst Priorität vor den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs. Das ist für uns Grüne seit langem selbstverständlich. Wir müssen auf unseren Strassen dafür sorgen, dass der ÖV möglichst ungehindert vorankommen kann. Wir müssen dafür sorgen, dass die Attraktivität unseres ÖV-Netzes weiter zunimmt, damit eine weitere Umlagerung vom MIV auf den ÖV stattfindet. Dafür stehen wir Grüne seit Jahr und Tag. Mit der Annahme dieser PI können wir entscheidend zu diesem Ziel beitragen und wir können mit dieser PI dazu beitragen, dass unsere Strassen effizienter und ökologischer genutzt werden. Sie wissen ja, der ÖV produziert keinen Stau, es ist der motorisierte Individualverkehr, der den Stau produziert. Der ÖV hingegen ist das wichtigste Anti-Stau-Mittel und trägt entscheidend zur Entlastung unserer Strassen von motorisierten Individualverkehr bei. Dank dem ÖV werden die Quartiere in den Städten von schädlichen Lärm- und Abgasemissionen entlastet. Und nicht zuletzt ist beim ÖV der CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Personenkilometer im Schnitt sechsmal niedriger als beim Auto. Das müsste also heute in Zeiten spürbaren Klimawandels für alle eine Selbstverständlichkeit sein, dass wir die effizienten CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsmittel stärker fördern und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr weiter steigern.

Erstaunlich ist – und das möchte ich hier noch bemerken –, dass die FDP dieser wichtigen Gesetzesänderung nicht zustimmen möchte. Ich sage dies, weil schliesslich der Text, über den wir hier abstimmen, aus der Feder der FDP stammt. Sie hat ihn 2014 eingereicht, und offenbar leuchtete damals für einen kurzen Moment einmal ein grünes Molekül auf dem Genom der Bürgerlichen auf, ein Molekül, das im Zuge der sogenannten Anti-Stau-Initiative seine Bedeutung gleich wieder verloren hat. Und so müssen wir heute davon ausgehen, dass sich die bürgerliche Öko- und Klimapolitik weiterhin nicht aus der Schlinge der Autolobby

zu befreien vermag und man heute entsprechend auch nicht über Lippenbekenntnisse hinauskommt.

Wir Grünen stimmen dem Minderheitsantrag zu dieser PI zu, denn wir reden nicht nur von einer klima- und umweltverträglichen Verkehrspolitik und einem solchen Verkehrssystem, wir wollen dieses auch umsetzen. Ich danke Ihnen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Die AL erachtet die Regelung betreffend Zonen mit reduziertem Tempo, wie sie hier vorgeschlagen werden, als sinnvoll. Heute ist es ja leider so, dass es in der aktuellen Hackordnung des Verkehrs das Primat beim motorisierten Individualverkehr liegt, obwohl dieser längst nicht der einzige Nutzer und auch nicht der einzige Betroffene des Verkehrsraums ist. Die Vorlage ermöglicht es den Gemeinden, auch andere Verkehrsträger in gewissen Zonen den Örtlichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Und durch die offene Formulierung gibt es auch einen breiten Fächer für individuelle Massnahmen. Insbesondere in Wohnzonen, die nicht nur als reine Durchgangsverkehrszonen dienen, sind eine breitere Auslegung der Nutzungsmöglichkeiten und eine andere Priorisierung der Strassennutzung sinnvoll. Heute ist es leider so, dass dies im normalen Strassenraum nur eingeschränkt möglich ist. Und da die Vorlage auf Staatsstrassen leider wirkungslos ist und nur Gemeindestrassen betrifft, kann ich hier den Ängsten der Bürgerlichen nur wenig abgewinnen. Sie entsprechen mit ihrer Einstellung eher einer rückwärtsgewandten «Strasse-frei!-Politik» von vorgestern.

Die AL wird der PI zustimmen.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Seit der Einreichung der PI Wirth wurden verschiedene Vorstösse mit ähnlichen Stossrichtungen eingereicht oder auch schon durch den Rat behandelt. So wurde das Postulat 340/2011, Vorlage 5140, im März 2018 durch den Rat abgeschrieben. Die Regierung legt in ihrem Bericht zur Vorlage 5140 die verschiedenen Abhängigkeiten von Siedlungsform, angrenzenden Zonen, Geschwindigkeitsniveaus wie die Funktionen der verschiedenen Strassenklassen dar. Tiefere Geschwindigkeiten sind nur möglich, wenn gewisse bauliche Massnahmen umgesetzt werden; das wird vom Gesetz gefordert. Dass dies auf Staatsstrassen nicht möglich ist, dass die Staatsstrassen andere Funktionen wahrnehmen als Gemeindestrassen, sollte allen klar sein. Für Gemeinden ist es heute problemlos möglich, im Rahmen der durch das Bundesrecht gemachten Vorgaben auf kommunalen Strassen tiefere Geschwindigkeitslimiten einzuführen. Aus diesem Grund ist es nicht notwendig, im Strassengesetz die Förderung von tieferen Tempolimits zu regeln. Zu erwähnen ist hier auch, dass vielfach die Betreiber des ÖV sich gegen diese Beruhigungsmassnahmen wehren, weil sie ihren Taktfahrplan nicht mehr einhalten können. Es ist also auch der ÖV, der auf den Strassen fahren will.

Die Geschichte dieser PI muss ich nicht mehr wiederholen, das haben alle anderen auch schon gemacht. Was ich zu Felix Hoesch noch sagen möchte: Die Sicht der Stadt ist anders als die Sicht auf dem Land. Auf dem Land hat der MIV einen



wichtigeren Anteil als in der Stadt. Und der MIV ist darauf angewiesen, dass er fliessen kann. Wenn der MIV nicht fliesst, fliesst auch der ÖV nicht.

Noch weiter zur Bevorzugung des ÖV: Wenn Sie die Sanierungen der Staatsstrassen in den letzten Jahren anschauen, werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengesetzes sehr viele Bushaltestellen auf die Fahrbahn zurückgebaut und behindern damit den MIV; dies aber ganz klar, um den ÖV zu bevorzugen, damit der ÖV als Pulkführer wieder fahren kann.

Aus diesem Grund und auch in Anbetracht der Kantonsverfassung, Artikel 104, wird die SVP den Kommissionsmehrheitsantrag unterstützen und die PI ablehnen.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Als Erstinitiant einer anderen parlamentarischen Initiative, die heute hier drin debattiert und über die dann auch abgestimmt wird, erlaube ich mir auch zu Beginn dieses Morgens einige Gedanken zu platzieren. Wir erleben heute eine präzedenzlose Weichenstellung beziehungsweise eine Wende in der kantonalzürcherischen Strassen- und Verkehrspolitik. Die Stunde Null einer radikalen Öko-Ära wird von Links-Grün, flankiert von den Mitteparteien EVP und GLP, eingeläutet; und dies in Opposition zum Regierungsrat der letzten Legislatur und wohl auch gegen den Willen der neugewählten Exekutive. Diese neue Öko-Allianz oder dieses Öko-Bündnis – und das sind einige Feststellungen, die ich jetzt mache, und die gelten eigentlich über alle parlamentarischen Initiativen – ist nicht kompromissbereit, sonst hätte nämlich diese Debatte, wie von uns angedacht, später stattgefunden – mit einer Serie von mehrheitsfähigen, eventuell sogar einstimmigen Anpassungen. Diese Öko-Allianz torpediert die Leistungsfähigkeit der multimodalen Verkehrsinfrastruktur und untergräbt damit einen entscheidenden Attraktivitätsfaktor unseres Kantons; daher auch der Hinweis auf die volkswirtschaftliche Bedeutung und die langfristigen Implikationen auf unseren Wirtschafts- und Lebensraum hier im Kanton Zürich. Diese Öko-Allianz macht das letztes Jahr vom Regierungsrat verabschiedete Gesamtverkehrskonzept quasi zur Makulatur, sie zeigt mit dem Finger und bestraft einen einzigen Verkehrsträger, nämlich den MIV. Das ist nichts anderes als eine Kriegserklärung gegen die Freiheiten des Individuums und dessen berechnete Mobilitätsbedürfnisse. Und wie es schon Christian Lucek gesagt hat: Wenn der MIV betroffen ist, so immer auch das Gewerbe, die Handwerker, die ganze Feinverteilung der Güter des täglichen Bedarfs und andere Logistikdienstleistungen, die auf den Strassen abgewickelt werden. Die Öko-Allianz legiferiert bei dieser PI auch gegen die Grundsätze der kantonalen Verfassung, darauf komme ich später noch, und fouziert sich auch um Konflikte mit bestehenden Gesetzen. Was hier geboten wird, ist ein Trauerspiel und markiert aus meiner Sicht den ersten ganz grossen Tiefpunkt dieser Legislatur. Und dies nicht aus bürgerlicher Sicht, sondern aus politischer Sicht. Denn als Kantonsrat, als Kantonsrätinnen und Kantonsräte, haben wir die Pflicht, gute, klar und stimmige Gesetze zu verabschieden. Wir sind für die Qualität der Gesetze zuständig, und hier scheitert der Kantonsrat heute kläglich. Verantwortlich ist immer die Mehrheit in diesem Hause, egal, wie knapp das Resultat am Schluss herauskommt.

Von den Veteranen in diesem Hause, die zwischenzeitlich die Spitzenpositionen auf Fraktionsebene innehaben – ich denke hier an die Fraktionspräsidentin der Grünen, Esther Guyer, an Markus Späth von der SP und Markus Schaaf von der EVP sowie den ehemaligen Fraktionspräsidenten der GLP, unseren gegenwärtigen zweiten Ratsvizepräsidenten Benno Scherrer –, von all diesen hätte ich nach der Verabschiedung des Strassen-PI-Pakets durch die KEVU und nach den Wahlen einen ehrlichen Review erwartet, gerade wegen der neuen Mehrheiten: Werden die Qualitätskriterien der Gesetzgebung erfüllt oder laufen wir da kollektiv als *Classe politique* Gefahr, widersprüchlich legiferiert zu haben, mit der grossen Wahrscheinlichkeit, dass andere Instanzen allenfalls eine Richtigstellung erzwingen werden?

Nun zu dieser parlamentarischen Initiative Wirth, die aus meiner Sicht und aus unserer Sicht ganz klar gegen die Grundsätze der kantonalen Verfassung legiferiert: Artikel 104 Absatz 1 besagt, ich zitiere: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.» Dies ist ganz klar verkehrsträgerneutral. Staatsstrassen haben in der Verfassung eine sehr grosse Bedeutung. Und Absatz 2<sup>bis</sup>, der ja mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative zustande gekommen ist, sanktioniert die für die Standortattraktivität des Grossraums Zürich so entscheidende nachhaltige Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrs für alle Verkehrsträger. Ich glaube, wir haben ein universales Missverständnis, dass davon nur die Autos, der motorisierter Individualverkehr profitiere. Andere Verkehrsträger benützen ebenfalls die Strassen – der ÖV, die Velofahrer und auch die Fussgänger – auf ihren entsprechenden Flächen. Die PI Wirth tritt diese Grundsätze, vor allem auch nach dieser Abstimmung zu Absatz 2<sup>bis</sup>, nämlich das neutrale Nebeneinander von allen Beteiligten, mit Füßen. Die PI Wirth schafft Prioritäten in ganz entscheidenden Paragrafen des Strassengesetzes, nämlich bei den Projektierungsgrundsätzen, das haben verschiedene Referenten hier schon erläutert.

*Yvonne Bürgin (CVP, Rüti):* Die CVP war mit Philipp Kutter (*Altkantonsrat*) Mitunterzeichner der ursprünglichen PI Wirth. Da wir in der letzten Legislatur nicht in der KEVU vertreten waren, konnten wir uns zwar nicht aktiv in die Diskussion einbringen, aber eine siedlungsverträgliche und umweltbewusste Verkehrspolitik ist der CVP wichtig. Wir unterstützen daher den Minderheitsantrag und somit die geänderte PI Wirth. Besten Dank.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Wir haben es vorhin gehört, heute gebe es anscheinend eine Wende; eine Wende in der zukünftigen Verkehrspolitik, und diese Wende bedeutet eine höhere Gewichtung der Siedlungsqualität und der Leute, die dort leben. Diese Wende bedeutet einen attraktiveren und leistungsfähigeren ÖV, der die Möglichkeiten gibt, dass Leute, die nicht mehr so gut zu Fuss sind, die nicht mehr Auto fahren dürfen oder dies beispielsweise aus klimapoliti-

schen Gründen auch nicht wollen, den öffentlichen Verkehr besser benutzen können. Und diese Wende heisst, dass zuerst nachgedacht wird, bevor gebaut wird. Diese Wende bedeutet einen verbesserten Kulturlandschutz – und diese Wende wird bekämpft. Ich bin froh, dass diese Wende heute eine Mehrheit findet. Erwähnt wurde auch, dass wir heute einen Bruch hätten und katastrophale Gesetze beschliessen. Ich muss das so interpretieren: Das war ein Loblied auf die Mehrheiten in der vergangenen Legislatur, ein Loblied auf das (*in einer Volksabstimmung abgelehnte*) Wassergesetz, auf die katastrophale Gesetzgebung bei den Notfalltelefonen oder beispielsweise bei der Kulturlandinitiative, wo dann das Bundesgericht den Kantonsrat stoppen musste. Also ich weiss nicht, ob wir heute dieses Qualitätsniveau erreichen werden. Ich gehe nicht davon aus, ich gehe davon aus, dass wir ein besseres Strassengesetz beschliessen und diese Probleme nicht haben werden, wie es in der Vergangenheit öfter der Fall war.

*Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Alex Gantner, eine radikale Öko-Ära wird heute nicht eingeleitet. Ich habe noch viel weitergehende Ideen, was in unserem Strassenverkehr eine radikale Öko-Ära wäre. Ich bin Stadtzürcher und wir haben in der Stadt eine «Zürich-autofrei»-Initiative am Laufen, über die wir hoffentlich irgendwann abstimmen dürfen. Damit kommen wir dann vielleicht in den Bereich einer radikalen Öko-Ära, aber diese Vorlagen, die wir hier haben, sind das nicht. Und wenn du von multimodalen Systemen sprichst: Für multimodale Systeme braucht es eben genau verschiedene Verkehrsträger und nicht reine Windschutzscheibensicht. Darum brauchen wir diese Planungsgrundsätze. Und somit kann ich ein universales Missverständnis, wie du es monierst, so einfach nicht erkennen.

Und ein Wort will ich noch zu Ueli Pfister sagen: Die Agglomerationen werden immer mehr zu Teilen dieser Grossstadt und damit bekommt die Bevölkerungsmehrheit im Kanton immer mehr diese Verkehrsprobleme, die wir in der Stadt Zürich schon haben. Darum unterstützen wir mit unseren Planungsgrundsätzen, die wir von Links-Grün fordern, genau die Bevölkerungsmehrheit und sind froh, dass sie heute in die Gesetzgebung einfliessen können. Danke.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Bevor ich das Wort der Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*) erteile, mache ich noch darauf aufmerksam, dass in der Vorchau der Parlamentsdienste, die am Freitag verschickt worden ist, eine Ungenauigkeit ist: Es geht nämlich nicht um Tempo 30 auf Kantonsstrassen in diesem Vorstoss. Ich bitte um Entschuldigung.

*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh:* Ich äussere mich jetzt zur PI Wirth und werde mich sicher später insbesondere bei der PI Gantner noch ausführlich äussern.

Nun zur PI Wirth: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wie übrigens auch die Unterstützung des motorisierten Individualverkehrs, eine gesamtheitliche

Verkehrspolitik ist der Regierung wichtig und das ist heute bereits eine Forderung der Verfassung. Wenn die Diskussion über die PI Wirth so stattfindet, dass man den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fördern will, ist das die eine Sache. Der Wortlaut selber spricht aber ganz klar davon, dass man den öffentlichen Verkehr bei Zonen mit reduziertem Tempo fördern will. Und da muss ich Ihnen sagen, obwohl ich der Meinung bin, dass es diese Formulierung eigentlich nicht braucht: Ich würde mir bei Tempo-30-Anordnungen manchmal wünschen, man könnte den öffentlichen Verkehr mehr berücksichtigen. Sie wissen, der öffentliche Verkehr wird zum Teil auf Zonen mit Tempo 30 verlangsamt. Wenn Sie mir da als ÖV-Ministerin also helfen, dann danke ich Ihnen dafür.

Aber darum geht es Ihnen wahrscheinlich nicht. Sie wollen auf Gemeindestrassen Zonen mit reduziertem Tempo einführen. Da muss ich Ihnen sagen: Das ist weder eine Wende noch ist das ein ehrlicher Schritt. Das ist schon heute möglich. Die Gemeinden können das heute machen. Warum muss man also etwas regeln, das schon heute möglich ist? Ich sehe den Regelungsbedarf nicht. Das ist auch der Grund, warum die Regierung wegen dieses nicht vorhandenen Regelungsbedarfs gesagt hat, sie unterstützt die PI nicht. Und wenn Sie das trotzdem tun wollen, dann mindestens mit der Formulierung gemäss Revisionsvorlage 4674. Besten Dank.

#### *Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

#### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *I.*

***Minderheitsantrag Barbara Schaffner, Thomas Forrer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Daniel Sommer:***

*I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012 von Thomas Wirth wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.*

*Strassengesetz (StrG)*

*(Änderung vom . . . . .; Projektierungsgrundsätze)*

*Der Kantonsrat,*

*nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018,*

*beschliesst:*

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:*

*§ 3. Strassen*

*Zur Strasse gehören ausser ...*

*... , insbesondere*

*lit. a–h unverändert.*

*i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,*

*lit. k und l unverändert.*

*§ 14. Projektierungsgrundsätze*

*<sup>1</sup> Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor.*

*<sup>2</sup> Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern.*

*<sup>3</sup> Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden angemessen zu berücksichtigen.*

*<sup>4</sup> Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.*

*II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.*

*III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.*

*Abstimmung*

**Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Barbara Schaffner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten parlamentarischen Initiative KR-Nr. 105a/2012 zuzustimmen.**

*Detailberatung der parlamentarischen Initiative*

*Titel und Ingress*

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:*

*§§ 3 und 14*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Dieter Kläy:* Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Das Geschäft geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa

vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffern römisch II der Vorlage und über Ziffern II und III des Strassengesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.