

6. Anpassung der kantonalen Signalisationsverordnung

Antrag des Regierungsrates vom 8. Februar 2017 zum Postulat KR-Nr. 22/2016 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018

Vorlage 5332a

Ratspräsident Dieter Kläy: Die Kommissionsmehrheit stellt einen Abschreibungsantrag ohne abweichende Stellungnahme. Es liegt ein Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Zürich, und Mitunterzeichnenden auf Abschreibung mit abweichender Stellungnahme vor.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Bekanntlich können Signalisationen auch auf die Verkehrsführung und den Verkehrsfluss einen erheblichen Einfluss haben. Auslöser dieses dringlichen Postulates war Tempo 30 auf einer Zürcher Strasse, einer Strasse von überkommunaler Bedeutung. Dies führte zu diesem Postulat im Kantonsrat.

Wie Sie ja alle wissen, gibt es im Strassengesetz verschiedene Sonderrechte oder Sonderbehandlungen der beiden grossen Städte Zürich und Winterthur. Dies ist nicht nur in der Signalisation so, sondern auch in der ganzen Planung und beim Unterhalt. Wir haben Ende August ja ausführlich darüber gesprochen, ob man diese Sonderrechte so belassen will, wie sie heute im Strassengesetz vorgesehen sind, oder ob man sie reduzieren will. Der Kantonsrat hat damals entschieden, dass man die Sonderrechte so belässt, wie sie heute sind.

In der letzten Legislatur hat diesbezüglich ein leicht anderer Wind geweht. Es ging mehr in die Richtung, dass man diese Sonderrechte von Zürich und Winterthur abbauen möchte, so auch mit diesem Postulat. Es hat nämlich darauf hingewiesen, dass ja bei den Strassen von überkommunaler Bedeutung die Städte auch die Signalisation festlegen könnten. Man wollte erwirken, dass die Signalisationsverordnung angepasst wird, damit diese auch vom Kanton genehmigt werden müssten.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort gesagt, dass er mit der Stossrichtung einverstanden sei, und hat empfohlen, dass man im Rahmen der Strassengesetzrevision zusätzliche Artikel bezüglich der Koordination im Strassengesetz aufnimmt. Dies hat die KEVU dann so gemacht und in ihren Gegenvorschlag zur PI Gantner (KR-Nr. 323/2013) eingebaut. Wie Sie alle wissen, wurde dann die PI Gantner genau wegen dieser Frage, den Sonderrechten der Städte Zürich und Winterthur von diesem Rat abgelehnt. Nun ist es so, dass wir hier aber immer noch den Antrag der ehemaligen KEVU haben, mit der Annahme, dass es diese Strassengesetzänderung gibt. Damals war die Idee, dass man einerseits dieses Strassengesetz in diesem Sinne anpasst, und die Regierung hat angekündigt, dass man die Signalisationsverordnung auch entsprechend modifizieren wolle.

Nun wissen wir, dass diese Anpassung im Strassengesetz nicht stattgefunden hat. Was dies als Schlussfolgerung für die Regierung bedeutet, ob sie diese Signalisationsverordnung dennoch anpassen will oder nicht, wird Ihnen wahrscheinlich dann die Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*) erläutern, das kann ich Ihnen leider nicht sagen.

Die KEVU hat vor diesem Hintergrund aber beschlossen, dass man das Postulat entsprechend abschreiben solle. Eine Minderheit war allerdings der Meinung, dass die Stossrichtung, dass man hier die Kompetenzen bei den Grossstädten beschneiden soll, die falsche sei. In ihrer abweichenden Stellungnahme möchte sie eigentlich eher darauf hinweisen, dass man den umgekehrten Weg gehen solle. Die Sonderrechte, die man für Zürich und Winterthur gewährt, solle man doch in Zukunft auch auf andere Gemeinden ausdehnen, sodass zum Beispiel grössere Agglomerationsgemeinden eine grössere Unabhängigkeit hätten, wenn es um die Signalisation auf ihren Staatsstrassenabschnitten geht. Ich denke, ein Streit über einen Fussgängerstreifen – ja oder nein – wäre sicher so ein Punkt, der von Interesse wäre.

Das heisst, die KEVU-Mehrheit beantragt Ihnen gemäss der ursprünglichen Stossrichtung, das Postulat abzuschreiben. Die KEVU-Minderheit beantragt Ihnen eine abweichende Stellungnahme, die eine andere Stossrichtung wünscht, wie man mit solchen Sonderbestimmungen umgeht. Herzlichen Dank.

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

II. Es wird folgende, vom Bericht des Regierungsrates abweichende Stellungnahme abgegeben.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Abweichende Stellungnahme

1. Das Raumordnungskonzept des Kantons mit der Verdichtung in urbanen Räumen kann nicht gelingen, wenn dort dem Autoverkehr Priorität eingeräumt wird, wie die politische Stossrichtung der Änderungen der kantonalen Signalisationsverordnung und des Strassengesetzes es wollen. Die städtische Bevölkerung und ihre Behörden sollen die Lebensqualität in den Grossstädten gegen den ausserhalb ihrer politischen Grenzen stetig wachsenden Autoverkehr verteidigen dürfen.

2. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und den Städten Zürich und Winterthur in der Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren entscheidend verbessert. Es ist verfehlt, unter der Flagge der kantonalen Strassenhoheit alte Konflikte wieder anzuheizen. Genauso wie auch viele Agglomerationsgemeinden, zum Beispiel alle am unteren rechten Seeufer, sollen auch die Grossstädte dort Tempo 30 einführen können, wo es für den Lärmschutz, die Sicherheit und die Lebensqualität der Anwohner angezeigt ist.

3. Es wäre begrüßenswert, wenn die zunehmend städtischeren Agglomerationsgemeinden und Planungsregionen um Zürich mehr Mitspracherechte bei der Steuerung des Autoverkehrs erhielten.

4. Im Strassengesetz und der kantonalen Signalisationsverordnung haben die Städte Winterthur und Zürich eine herausragende Form der Gemeindeautonomie. Diese soll nicht eingeschränkt, sondern viel mehr auf weitere Gemeinden und Agglomerationsgebiete ausgeweitet werden.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Lieber Marc Bourgeois, wenn die Stimm- und Wahlbevölkerung oder das lokale Parlament in der eigenen Gemeinde nicht so will, wie man sich das wünscht, dann geht man halt in den Kantonsrat und versucht so, seine Überzeugungen durchzusetzen. Genau dieses «Stämpfeln» liegt hier vor, und Marc Bourgeois will auf diesem Weg verhindern, dass die Städte Winterthur und Zürich ihre fachlichen Überzeugungen zur Verkehrssteuerung umsetzen können. Nein, es soll nur noch die Sicht durch die Windschutzscheibe gelten und die Anwohnenden sind egal. Wer in der Stadt wohnt, soll den Lärm durch hohe Geschwindigkeiten und weitere Belastungen durch intensiven Autoverkehr ertragen. Ich aber vertrete meine Wählenden so, dass ich sie vor übermässigem motorisierten Individualverkehr (MIV) schützen will und dass die Verantwortung für die Signalisation in den Händen der kompetenten Stadtverwaltungen bleibt.

Darum haben wir zur Abschreibung dieses Postulates eine abweichende Stellungnahme eingereicht. Damit rufen wir in Erinnerung, dass die Zusammenarbeit zwischen den städtischen und den kantonalen Verwaltungseinheiten grösstenteils gut war und sich insbesondere in den letzten Jahren verbessert hat. Wenn wir das hier jetzt ändern, läuft es auf ein kompliziertes Doppelplanungsverfahren hinaus, wie wir es mit der PI Gantner gehabt hätten. Genau das haben wir aber am 26. August 2019 aber erfolgreich verhindert. Nein, wir wollen vielmehr, dass weitere Gemeinden mit städtischen Strukturen und Verwaltungen mehr Gemeindeautonomie bekommen und in diesen Fragen selbstständiger entscheiden können.

Mit dieser abweichenden Stellungnahme können wir das Postulat so aber abschreiben. Herzlichen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit Mehrheitsbeschluss der KEVU vom Oktober 2018 wurde beantragt, das Postulat abzuschreiben; dies aber klar unter der Voraussetzung, dass die gemäss Behandlung der verschiedenen PI gemachten Änderungen im Strassengesetz und in der Signalisationsverordnung umgesetzt werden. Ebenso wurde in diesem Zusammenhang von der Regierung in Aussicht gestellt, die Signalisationsverordnung anzupassen. Eine moderate Umsetzung der Forderungen des Postulates von Roland Scheck und Marc Bourgeois (KR-Nr. 22/2016) war durch die KEVU erarbeitet worden. Diese Änderungen deckten sich mit dem durch das Volk angenommenen Gegenvorschlag zur Antistau-Initiative.

Nach dem Abschluss in der KEVU wurde die Behandlung dieser Vorlage im Rat gegen Ende der Legislatur hinausgeschoben. Dies ergab, dass die Geschäfte erst

nach den Wahlen im Frühjahr behandelt werden konnten. Die bekanntlich nach den Wahlen geänderten Mehrheitsverhältnisse hatten zur Folge, dass die ganze Arbeit der KEVU nun vernichtet wurde, und auf das entsprechende Geschäft wurde in der Ratsdebatte nicht eingetreten. Somit können wir auch auf die Abschreibung mit der abweichenden Stellungnahme nicht eintreten. Wir stimmen auch der Abschreibung allgemein nicht zu. Für uns sind die Folgerungen dieses Postulates nicht erfüllt. Danke.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Stellen Sie sich vor, der Kanton würde über das Raumprogramm seiner eigenen Hochbauten in der Stadt entscheiden, diese auch finanzieren und unterhalten und die Stadt würde anschliessend entscheiden, dass ein Verwaltungsgebäude nun plötzlich als Schulhaus genutzt werden soll, während der Kanton weiter munter bezahlt. Das tönt absurd, nicht? Oder stellen Sie sich vor, die Allgemeinheit würde eine A2 bauen und unterhalten, und Göschenen würde darauf beschliessen, auf dieser A2 auf seinem Gemeindegebiet Tempo 30 einzuführen; tönt auch etwas absurd. Analoge Zweckveränderungen sind im Kanton Zürich im Strassenbereich in zwei Städten möglich, aber nur in diesen. Im Unterschied zu den Strassenprojekten bedürfen Verkehrsanordnungen der Städte Zürich und Winterthur auf Strassen von überkommunaler Bedeutung keiner Genehmigung durch eine kantonale Behörde, und dies, obwohl das Bundesrecht eine Koordinationspflicht vorsieht. Der Kanton Zürich wäre verpflichtet, die dazu erforderlichen Verfahrensvorschriften zu erlassen, ob einem das nun ideologisch in die Tasche passt oder nicht.

Heute ist es aber aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten so, dass ein Strassenprojekt rechtskräftig werden kann, während eine wesentliche planerische Grundlage des Projektes, nämlich die Signalisation, die Verkehrsanordnungen, infrage gestellt werden. Dazu der Regierungsrat: «In Bezug auf die Rechtstellung der Betroffenen, die sich mit einem Rechtsmittel zur Wehr setzen, ist diese fehlende Verfahrenskoordination unbefriedigend.» Und weiter: «Eine verbesserte Koordination von Strassenprojekten und Verkehrsanordnungen würde auch die Wahrung der kantonalen Interessen verbessern und den bundesrechtlichen Vorgaben zur Verfahrenskoordination besser Rechnung tragen.» Betroffen ist dabei keineswegs nur der MIV, sondern alle Mobilitätsformen, die auf Strassen angewiesen sind: der Veloverkehr, den ich heute Morgen selber für meinen Weg hierher benutzt habe, lieber Felix Hoesch, ganz ohne Windschutzscheibe, oder auch der überwiegende Teil des ÖV. Dabei tut man so, als ob der gebaute Asphalt völlig unabhängig vom darauf realisierten Verkehrsregime wäre. Das ist natürlich nicht so. Wenn die Steuerverwaltung ein neues IT-System beschafft, dann ist es auch nicht so, dass die Hardware unabhängig von der Software bewilligt wird, weil die beiden Teilsysteme eben eine enge Abstimmung benötigen. Bei Strassen ist das nicht anders. Die Signalisation ist ein wesentlicher Bestandteil der Strassengestaltung. Eine von den baulichen Grundlagen losgelöste Betrachtung ist nicht sachgemäss und kann zu Konflikten mit bundesrechtlichen Vorgaben und Normen führen. Aus diesem Grund verlangte das überwiesene Postulat 22/2016

vom Regierungsrat, seine eigene Signalisationsverordnung so anzupassen, dass sichergestellt wird, dass, erstens, kantonale Infrastrukturen unabhängig von gerade herrschenden politischen Windrichtungen bestimmungsgemäss genutzt werden können, dass, zweitens, der fundamentale Governance-Grundsatz, dass, wer zahlt, eben auch befiehlt, auch im Kanton Zürich gilt, und dass, drittens, die 162 Gemeinden im Kanton Zürich gleich behandelt werden und nicht zwei davon ohne Not bevorzugt werden und in die Rolle des Regierungsrates oder der Kantonspolizei schlüpfen können. Das sind keine unanständigen oder bevormundenden Forderungen, das sind schlicht Selbstverständlichkeiten. Denn die eigentliche Daseinsberechtigung des Kantons ist eben die Bündelung und Wahrung übergeordneter Interessen, und zwar eben gerade dort, wo diese nicht mit den Interessen der einzelnen Gemeinden übereinstimmen. Sonst brauchen wir keinen Kanton. Das gilt in besonderem Masse für netzförmige und hierarchische Infrastrukturen wie eben die Verkehrsinfrastruktur.

Der Regierungsrat hat einen Weg hierzu vorgezeichnet, einen möglichen Weg, Zitat: Bei Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung können die Verkehrsanordnungen zum Bestandteil der Strasse und somit der Strassenprojektierung gemacht werden. Verkehrsanordnungen wären damit von der Festsetzung umfasst. Es gäbe aber auch einfache Lösungen auf dem Verordnungsweg, und diese stehen auch heute noch offen.

Wir sprechen übrigens nicht von einer Benachteiligung von zwei Städten, sondern von der teilweisen Beseitigung eines nur historisch erklärbaren Sonderrechts dieser beiden Städte, das sämtliche Governance-Grundsätze ausser Acht lässt. Wir sprechen hier auch nicht davon, welche Strassen unter der Berücksichtigung welcher Grundsätze gebaut werden sollen – es geht nicht um Raumplanung, Strassengesetz, Bauprogramm und so weiter –, wir reden nur davon, wie im Anschluss die vom Kanton finanzierte und unterhaltene Strassenfläche genutzt wird. Und um häufige Falschaussagen in den Medien – in gewissen Medien – von vornherein zu korrigieren: Das Postulat fordert nicht, dass der Kanton die Planung der Strassen und/oder der Signalisation in Zürich und Winterthur in seine eigene Hand nimmt; das gab es auch schon, diese Forderung, das ist hier nicht der Fall. Wir halten das angesichts der Komplexität von Tiefbauprojekten in diesen Städten für unrealistisch. Die FDP verlangt lediglich, dass jene Instanz, die bezahlen muss, auch genehmigen soll, eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Die genehmigende Instanz soll beim Asphalt und bei der Signalisation der Regierungsrat sein. Und zuletzt: Wir reden nicht von einem Gesetz, sondern von einer Verordnung in der Hand des Regierungsrates und einem überwiesenen Postulat. Wenn dieses Postulat heute abgeschrieben wird, so hat es der Regierungsrat weiterhin in der Hand, die Signalisationsverordnung zweckmässig und bundesrechtskonform weiterzuentwickeln. Wenn er dies nicht tut, sind Kompetenzstreitigkeiten bei der Weiterentwicklung unserer strassengebundenen Mobilität vorprogrammiert. Der Regierungsrat wird in Zukunft genau hinschauen müssen, wie die beiden privilegierten Städte mit ihren Strassengeldern umgehen. Und vielleicht wird der Regierungsrat

beim Verteilen seiner Strassengelder an die beiden privilegierten Städte dann ja da und dort etwas mehr Zurückhaltung üben.

Die FDP stellt fest: Der Regierungsrat ist der Forderung aus dem überwiesenen Postulat noch nicht nachgekommen. Eine Verbesserung der Koordination von Asphalt und Zivilisation wäre dem Regierungsrat auch nach den jüngsten Beschlüssen dieses Rates zum Strassengesetz möglich. Aus diesem Grund ist die FDP auch nicht bereit, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der «11.11.» war letzte Woche und die Fasnachtseröffnung war bis ins Rathaus zu hören. Offenbar hat dies auch Yvonne Bürgin zum Vergleich mit der alten Fasnacht inspiriert (*bei einem Votum zum vorangegangenen Traktandum*), den ich hier in Bezug auf das dringliche Postulat machen wollte. Wir haben einen Abschreibungsantrag der Regierung aus dem Jahr 2016, in dem er auf die Behandlung der PI Gantner verweist. In diesem Rahmen hätte eine verstärkte Einmischung der Regierung auf innerstädtische Strassenbauvorhaben verankert werden sollen.

Wie die frühere Kommissionspräsidentin (*Rosmarie Joss*) aber ausgeführt hat, wurde die PI Gantner abgelehnt. Die Voraussetzungen für die Behandlung des Postulates haben sich somit grundsätzlich geändert, was auch meine beiden Vordner betont haben. Nicht geändert hat sich hingegen die Meinung der damaligen KEVU-Minderheit zur autolastigen Vision der Postulanten.

Die Grünliberalen wünschen sich, wie auch der Regierungsrat, eine gute Koordination von Strassenbauprojekten und Signalisation. Die Postulanten schiessen aber über dieses Ziel hinaus. Sie sprechen zwar von Koordination, meinen aber eine Überstimmung der Interessen der Autopendler gegenüber den Interessen der städtischen Bevölkerung für eine lebenswerte Stadt. Mithilfe des Postulates soll der Einfluss des Kantons nicht nur auf den Strassen von überkommunaler Bedeutung verstärkt werden, sie wollen ihn auch auf alle vom Kanton mitfinanzierten Strassen ausdehnen, also auf Gemeindestrassen. Damit einhergegangen wäre eine Doppelspurigkeit bei der Planung und eine erhöhte Bürokratie. Die Grünliberalen sind froh, dass es nicht so weit gekommen ist. Wir unterstützen weiterhin die abweichende Stellungnahme der KEVU-Minderheit und freuen uns über die heutige definitive Unterstützung der PI Wirth (*KR-Nr. 105/2012*), die in Paragraf 14 des Strassengesetzes einen ersten konkreten Schritt im Sinne des Minderheitsantrags darstellt.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ende August 2019 hat dieser Rat die Revision des Strassengesetzes deutlich abgelehnt, und damit hat dieser Rat einmal mehr ganz klar Nein gesagt zum Versuch, die beiden Städte Winterthur und Zürich bei der Planung und Projektierung ihrer Strassen zu bevormunden. In die gleiche Richtung zielte das vorliegende Postulat. Es verlangte von der Regierung, die kantonale Signalisationsverordnung (*KSigV*) so zu ändern, dass die beiden Städte Zürich und Winterthur auch künftig bei den Verkehrsanordnungen durch

den Kanton bevormundet werden sollen. Es ist klar, es ging den Postulanten um die Koordination, das hat jetzt auch Marc Bourgeois wieder betont. Es sollen aber eigentlich das Strassengesetz und die Signalisationsverordnung koordiniert miteinander geändert werden. Nun, da jetzt die Änderung des Strassengesetzes bachab geschickt worden ist, verliert die entsprechend verlangte Änderung der KSigV ihren Boden, womit auch das Postulat obsolet geworden ist und gestrost abgeschrieben werden kann.

Wir von den Grünen unterstützen die abweichende Stellungnahme. Wir sind ganz klar der Ansicht, dass die beiden Städte Zürich und Winterthur die jetzige Kompetenz über Signalisation auf ihren Stadtgebieten behalten sollen. Die beiden Städte sollen weiterhin die Kompetenz haben, bei der Signalisation auf verschiedene, insbesondere eben auch städtische Interessen eingehen zu können. Das sind die Interessen des ÖV, des dichteren Velo- und Fussverkehrs, aber auch Anforderungen an den Lärmschutz, besonders in dicht bewohnten Quartieren, Anforderungen an die Sicherheit, an die Strassen, wie sie eben nur in urbanen Gebieten bestehen, aber auch die Interessen des Gewerbes, das eine ganz andere Situation vorfindet, und da geht es insbesondere auch um die Anlieferung von Gütern zum Beispiel frühmorgens und so weiter. Alles das muss mit Signalisation geregelt werden, und da hat niemand mehr Kompetenz und Erfahrung auf diesen Gebieten als die beiden Städte selber. Es ist übrigens auch ganz klar, dass die aufgezählten Aspekte ein ganz anderes Gewicht in den dicht besiedelten Gebieten haben als in ländlichen Zusammenhängen. Deshalb wollen wir, wie gesagt, dass die Städte ihr verkehrstechnisches Know-how und ihre jahrzehntelange Erfahrung mit schwierigen, teilweise manchmal fast aussichtslosen urbanen Verkehrssituationen möglichst direkt einbringen können – ohne unnötige bürokratische Schlaufe über den Kanton. Das hat sich bis heute bestens bewährt, und ich gehe davon aus, dass sich das ewige Lamento um die abgebaute Rechtsabbiegespur am Bellevue nun endlich auch einmal ein bisschen beruhigt. Verkehrstechnisch ist der Spurabbau am Bellevue nämlich überhaupt kein Problem, das kann Ihnen jeder Autofahrer vom rechten Seeufer sagen und bestätigen. Hingegen hat man mit dem Abbau mehr Platz und mehr Lebensqualität auf dem Sechseläutenplatz bekommen. Dass Zürich im internationalen Städte-Ranking also regelmässig auf den Spitzenplätzen ist, bestätigt, dass die Stadtzürcher Politik und auch ihre Verkehrspolitik richtigliegen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, angesichts der hohen Lebensqualität in Zürich, die der Stadt jährlich international immer wieder neu attestiert wird: Machen Sie doch keine Kommunalpolitik, machen Sie doch keine Gemeindepolitik via den Kantonsrat. Die Grünen stimmen der Abschreibung zu und unterstützen den Minderheitsantrag.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Wir sind damit einverstanden, das Postulat 22/2016 abzuschreiben, jedoch ohne abweichende Stellungnahme. Die CVP-Fraktion unterstützt die bestehende Delegation von Zuständigkeiten für Strassen

von überkommunaler Bedeutung an die Städte Zürich und Winterthur. Diese berücksichtigt besonders die städtischen Verhältnisse, insbesondere auch die komplexe Steuerung des öffentlichen und privaten Verkehrs im städtischen Umfeld. Selbstverständlich sind wir daran interessiert, die Koordination von Strassenprojekten und Verkehrsanordnungen zwischen den Städten und dem Kanton laufend zu verbessern. Anpassungen bei der Delegation an die Städte sind dafür jedoch nicht nötig und würden zudem zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Die bestehende Formulierung der Delegation ist so, wie sie ist, in Ordnung.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Das heutige Strassengesetz hat in seinen Grundzügen schon seit Jahrzehnten Bestand. Ein spezieller Bereich stellt dabei die Kompetenzregelung betreffend Signalisationen dar. Dass es diesbezüglich in jüngerer Vergangenheit Unstimmigkeiten gegeben hat, schleckt keine Geiss weg. Deshalb gleich die Hoheiten über die Weidegründe auf den Kopf zu stellen, ist trotzdem weder sachgerecht noch zielführend.

Denn trotz allem Vorgefallenen – oder vielleicht gerade deswegen – kann die heutige Zusammenarbeit zwischen den beiden Städten Zürich und Winterthur und dem Kanton als eingespielt und etabliert bewertet werden. Ohne enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen diesen beiden Partnern geht es ohnehin nicht mehr. Sachlich betrachtet macht es am meisten Sinn, wenn Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet dieser Städte auch von diesen erstellt, ausgebaut und unterhalten werden. Denn sie sind es, die im Zusammenhang mit den Strassenbauten verschiedene kommunale Aufgaben zu erfüllen haben. Alle diese und weitere Argumente haben wir bereits umfangreich debattiert.

Mit der abweichenden Stellungnahme wird bei diesem Geschäft nun aber zusätzlich klargemacht, dass für die Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität in immer dichter werdenden Räumen mehr unternommen werden muss. Sicherheit, Lärmschutz und die Reduktion von CO₂-Ausstoss sind Gebote der Stunde. Städte und Dörfer sollen die Möglichkeit haben, für die Verbesserung der Lebenssituation ihrer Bürgerinnen und Bürger entsprechende Massnahmen ergreifen zu können.

In diesem Sinn unterstützt die EVP die Abschreibung des Postulates ebenso wie die abweichende Stellungnahme.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was wir hier vorliegen haben, ist ein weiteres trauriges, ja sogar ehemals dringliches Postulat, mit dem die ehemalige rechte Ratsmehrheit ziemlich substanzlos gegen die Städte Winterthur und Zürich schiessen wollte. Dadurch sah sich der Regierungsrat genötigt, auf neun Seiten einen dringlichen Bericht zu verfassen, in dem er brav die Kompetenzen und Zuständigkeiten des Regierungsrates erklärt und auch die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei den Strassen in den Städten. Kurz gesagt: Die Städte sind für die Planung und Ausführung zuständig, während der Regierungsrat Projekte bewilligen muss und als Rekursinstanz fungiert. Und alles andere würde schlichtweg für

mehr Bürokratie sorgen und einen Ausbau der Verwaltung bedeuten, ein Wunsch, der mir zumindest von der rechten Ratsseite her neu wäre.

Schaut man den Bericht weiter an, schlägt der Regierungsrat als gehaltvollste Massnahme eine verbesserte Koordination vor, schiebt aber auch dort gleich hinterher, dass eine weitergehende Auslagerung an den Kanton für diesen mit wesentlichem Mehraufwand verbunden wäre, da die städtischen Verkehrsflüsse ziemlich komplex sind und die Städte diese natürlich am besten kennen. Zudem sind wir von der AL überzeugt, dass die Koordination zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton bei Projekten bereits hervorragend ist, seitdem der Zürcher Stadtrat Richard Wolff hierfür zuständig ist, eine Verbesserung ist hier also schlichtweg nicht mehr notwendig.

Um dem Postulat immerhin noch ein bisschen Gehalt zu geben – «Biss» wäre zugegebenermassen zu viel gesagt –, wird die Fraktion der Alternativen Liste, AL, die abweichende Stellungnahme unterstützen. In einer Gesamtschau auf den städtischen Verkehr abseits von Verkehrstafeln, macht es unserer Ansicht nach durchaus Sinn, dass auch die Agglomerationsgemeinden bei der Steuerung des Autoverkehrs mitreden können. Denn diese kennen die Verhältnisse vor Ort am besten.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Wir wollen eben keinen Ökosozialismus, Herr Forrer (*Heiterkeit auf der linken Ratsseite*), und das hat nichts mit Kommunalpolitik zu tun, sondern mit handfester Wirtschafts- und Gewerbepolitik. Und was die regierenden Ökosozialisten in der Stadt Zürich momentan machen, ist der Abbau unseres blühenden Wirtschaftssystems. Ja, lachen Sie nur, Ihr Lohn kommt am Schluss nicht mehr, die Mehrheit von Ihnen arbeitet für den Staat. Und das Gewerbe, das die Steuern bezahlt, wird mit diesen bewegenden Worten von Herrn Forrer – und nicht nur mit seinen Worten, sondern eben auch mit den Ausführungen des Stadtrates von Zürich und von Winterthur – ganz stark geschädigt. Es wird stark geschädigt und es wird auch durch einen Abbau an der Bellerivestrasse stark geschädigt, wie er erfolgt ist, Herr Forrer. Und es stimmt überhaupt nicht, dass dieser Abbau nichts bedeutet. Die Staus sind viel grösser, seit diese Spur abgebaut wurde. Und anstatt zu überlegen, wie man den Verkehr durch die Stadt und um die Stadt weiter behindern kann, wäre es wohl besser, wenn Sie sich überlegen würden, wie man den Verkehr wirklich so steuern kann, dass die Stadt umfahren werden kann, und zwar gut umfahren werden kann, wo man sie muss. Das ist mit einem Stadttunnel möglich und wäre es mit einem Rosengartentunnel, der am Hardturm und in der Brunau aufhört und nicht irgendwo am Tunnel, mit einer Dosierungsanlage von 56'000 Autos noch dazu. Was Sie machen, ist: Sie schädigen unsere Wirtschaftspolitik und Sie schädigen gesamthaft die Wirtschaft dieses Kantons mit Ihrer Verhinderungspolitik, die Sie in den Städten Zürich und Winterthur fahren, Herr Forrer und der Vertreter der AL.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielen Dank für Ihre Voten. Ich habe bis jetzt kein Argument gehört, wieso es jetzt so sein soll, dass

der Asphalt und die Signalisation, die ja unbestreitbar zusammengehören, getrennt von unterschiedlichen Instanzen bewilligt werden sollen. Ich habe viele Geschichten von der lieben Stadt und dem bösen Kanton gehört, aber das wird der Sache nicht unbedingt gerecht. Denn es geht um eine Sachfrage.

Manuel Sahli hat das Geschäft offenbar nicht begriffen, denn er sagt, der Grundsatz solle gelten, dass die Stadt plant und der Kanton bewilligt. Ja genau das wollen wir ja. Dann muss er eben anders stimmen, nämlich mit uns, und dann sind wir voll im Geschäft.

Der Erlenbacher Thomas Forrer hat uns etwas von Lärmschutz erzählt. Ich war kürzlich an einer Sitzung mit dem Tiefbaudepartement und Quartiervertretern in Hottingen und Hirslanden. Es kamen vier Geschäfte auf den Tisch, weil sich die Bevölkerung über die durcheinandergebrachte Strassenhierarchie in unserem Quartier aufgeregt hat. Das war das Haupttraktandum dieser jährlichen Sitzung. Und die Feststellung war: Die Strassenhierarchie stimmt nicht mehr. Die Autos fahren nicht mehr dort durch, wo sie durchfahren sollten, nämlich auf den Kantonsstrassen. Sie fahren von vornherein weg irgendwo in die Freiestrasse und so weiter, kreuz und quer durchs Quartier. Alle sind unzufrieden. Das ist die Folge der städtischen Politik, Signalisationspolitik, auf kantonale finanzierten Strassen. Und siehe da, plötzlich waren ganz urlinke Vertreterinnen und Vertreter im Quartier der Ansicht: Kann man nicht dafür sorgen, dass die Autos wieder auf den Hauptstrassen rollen? Dann fahren sie nicht durchs Quartier. Das ist doch eine interessante Entwicklung. Und diese Menschen leben dort, im Gegensatz zu Thomas Forrer, der Lärmschutz aus dem Buch kennt.

Geht es den Kanton nichts an? Nun, 50 Millionen Franken kostet es den Kanton mehr, schätzen die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*), wenn die Stadt weiterhin diese Politik fährt. Wir müssen die Zeche bezahlen. Die Stadt verlangsamt den ÖV. Dadurch wird der ÖV komparativ nicht kompetitiver, es werden einfach alle langsamer und die Wirtschaft leidet. Das ist die Konsequenz: 50 Millionen Franken im Jahr.

Und lieber Daniel Sommer, du bewirtschaftest überkommene Feindbilder mit Hinweis auf Technologien und Besitzverhältnisse von gestern. Wir bauen Strassen, die vielleicht in 20 Jahren einsatzbereit sind, für die nächsten 100 Jahre. Und wir von der FDP haben keinen Zweifel, dass der Kanton Zürich in 30 Jahren einen klimaneutralen Fahrzeugpark haben wird, der zudem weit geräuscharmer sein wird. Und da kannst du schon Feindbilder von alten «Dieselrochen» oder weiss ich was bewirtschaften, wir bauen für die Zukunft, wir glauben an die Zukunft, an die Innovation, und wir glauben daran, dass das urmenschliche Bedürfnis nach Individualverkehr auch in 100 und auch in 1000 Jahren noch bestehen wird. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Marc Bourgeois, es geht nicht nur um Asphalt und Signale, nein, es geht auch um die Menschen, die in diesen Städten wohnen und die durch die Stadtverwaltung vernünftigerweise

auch in ihre Betrachtungen einbezogen werden, und die will die alte Kantonsratsmehrheit der letzten Legislatur eben nicht betrachten, sondern die Sache einzig durch die Windschutzscheibe anschauen. Noch eine Korrektur: Du hast gesagt, diese Aufteilung sei nur historisch erklärbar. Nein, sie ist es nicht, du hast es später selber gesagt: Die Komplexität in den Städten ist eben so gross und die Komplexität ist anders als in den Landgemeinden. Darum macht es Sinn, dass die Städte Zürich und Winterthur hier Spezialrechte haben. Und, wie es in der abweichenden Stellungnahme steht, auch andere Agglomerationsgemeinden, die zunehmend urbanisiert sind, wo inzwischen Trams fahren, wo komplexe Wegleitungen sind, sollten viel eher ähnliche Regelungen bekommen wie die Städte Zürich und Winterthur – und nicht in die andere Richtung.

Dann noch zum Lärmschutz: Der Lärmschutz ist wirklich auch wichtig. Ich wohne an einer Strasse, die zu laut ist und an der Tempo 30 eingeführt werden soll. Ich unterstütze das sehr und hoffe, dass das wirklich kommt.

Und zur Zukunft: Die Zukunft in unserer Stadtplanung ist die Flächeneffizienz. Wir fördern die flächeneffizienten Fahrzeuge. Das hat wenig zu tun mit dem Antrieb. Es ist toll, wenn die Autos elektrisch sind, viel Platz brauchen sie aber immer noch und viel Lärm machen sie unter Umständen auch, vor allem über 30 Stundenkilometer. Darum wiederhole ich gern: 30 ist das neue 50 und 20 ist das neue 30, und dann haben wir auch keinen Ausweichverkehr in die Quartierstrassen. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ja, Felix Hoesch, es ist richtig, es geht um die Menschen in diesem Kanton. Und die Menschen in diesem Kanton wollen anständig leben, das ist richtig. Und die Menschen in diesem Kanton wollen ein anständiges Auskommen haben. Und Thomas Forrer hat es vorher schön gesagt: Er hat auf einmal in seiner salbungsvollen Rede über das Gewerbe gesprochen. Ja, natürlich, Sie wollen am Morgen Ihre Gipfeli in der Stadt Zürich, das darf das Gewerbe dann anliefern, weil Sie nämlich dem Gewerbe auch noch verbieten, die Gipfeli in der Stadt Zürich zu backen, wie das passiert ist am Zürichberg oben. So weit sind wir heute. Und leider Gottes ist es halt nicht möglich, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, wenn man in Bauma oder in Wädenswil wohnt und in Kloten arbeitet. Jetzt können Sie sagen «Das müssen wir alles ändern», Sie wissen selber, dass das nicht geht. Und Sie wissen selber, dass das mit Ihrer Flächeneffizienz nicht geht, Felix Hoesch. Ich kann Ihnen die Flächeneffizienz sehr genau erklären, wie sie die Flächeneffizienz in der Stadt machen sollten: Werfen Sie doch alle Autos raus, werfen Sie alle Elektrovelos raus! Denn die Batterien müssen Sie ja entsorgen und können Sie heute ja auch noch nicht entsorgen. Sie haben auch noch keine Lösung, dafür schreien Sie weiter nach Elektroautos und verbieten die Atomkraftwerke, die als einzige, aber als wirklich einzige eine Lösung unserer Energieproblematik wären. Das ist es genau, was Sie machen: Sie machen eine Verbotspolitik, Sie machen eine Nein-Politik, und Sie leben von unseren Vorfahren und den Leuten in diesem Kanton, die sich für unsere Wirtschaft einsetzen, die arbeiten, und die müssen halt leider Gottes an

ihren Arbeitsplatz kommen, sonst hat es dann am Schluss wirklich nur noch die Staatsangestellten in den Städten Zürich und Winterthur, die ja ein Auskommen kriegen und die kein Problem haben, wenn wir in ein wirtschaftliches Problem hineinfahren. Nein, es ist wieder unser Mittelstand, den Sie hier piesacken, und es ist nur der Mittelstand, den Sie piesacken, und das geht nicht.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Marc Bourgeois, nur ganz kurz: Wenn Sie der linken Ratsseite mangelnde Verkehrskompetenz zusprechen wollen, dann müssen Sie Ihre Beispiele schon ein bisschen besser auswählen. Wir wissen alle sehr genau, dass die Freiestrasse in Zürich, die Sie als Kronzeugin für eine nicht adäquate Strassengestaltung mit dem Temporegime, dass nicht zusammenpasst, anführen, mit zig Verkehrshindernissen besetzt ist, sodass kein Vernünftiger von der Goldküste diesen Schleichweg heute noch brauchen würde. Wer von der Goldküste her kommt, weiss, dass man über den Klusplatz und dann über den Römerhof fährt, um in die Stadt zu kommen. Oder untendurch kommt man über den Kreuzplatz. Wir sind verkehrskundig und wir wissen, wovon wir reden. Wenn Sie Beispiele machen, dann machen Sie Beispiele, die Hand und Fuss haben.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Es ist so, dass die heutige Regelung nicht dem Koordinationsgebot gemäss Raumplanungsgesetz entspricht. Das heisst, die Frage der Leistungsfähigkeit wird ja einerseits über den Ausbaustandard definiert und andererseits über die Signalisation. Das war auch der Grund, warum die Regierung zu diesem besagten Postulat gesagt hat: Es braucht eine Änderung im Strassengesetz, eine Grundlage, eben auch ein Koordinationsgebot – und nicht einfach eine Änderung der kantonalen Signalisationsverordnung. Die Geschichte ist bekannt: Sie haben diese Grundlage abgelehnt. Eine Grundlage war in der PI Gantner enthalten, und gestützt darauf ist auch eine Änderung der Signalisationsverordnung in diesem Sinne obsolet und das Postulat kann entsprechend abgeschrieben werden.

Ich möchte auch der Transparenz halber festhalten, dass die kantonale Signalisationsverordnung ihre Grundlage weitgehend im Bundesverkehrsrecht hat, also vor allem verkehrssicherheitsrelevant ist, und deshalb das Geschäft auch wieder in die geschätzte Sicherheitsdirektion zurückgeht, die hier ja für die Umsetzung verantwortlich ist. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 59 Stimmen (bei 23 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und das Postulat KR-Nr. 22/2016 mit abweichender Stellungnahme abzuschreiben.

Das Geschäft ist erledigt.

