

Parlamentarische Initiative von Daniel Schloeth (GP, Zürich) und Martin Bäumle
(GEU/GP, Dübendorf)
betreffend die Wiedereinführung der Selbstbestimmung
von Zürich und Winterthur auf ihren Strassennetzen

Das Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen wird wie folgt geändert:

- § 45, Absatz 2 wird ersatzlos gestrichen
- § 50 - § 52 werden ersatzlos gestrichen

Daniel Schloeth
Martin Bäumle

Begründung

Die entsprechenden Stellen sind erst 1981 bei der letzten Gesamtrevision ins Strassengesetz eingefügt worden. Sie bestimmen, dass von den Städten Zürich und Winterthur ausgearbeitete Projekte für überkommunale Strassen auf ihrem eigenen Gebiet der Genehmigung durch den Regierungsrat bedürfen (§ 45, Absatz 2) und dass der Staat in diesen beiden Städten jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplanes gegen den Willen der Standortgemeinde erstellen oder ausbauen kann (§ 50 - § 52).

Bis 1981 existierte der damalige Paragraph 58: "Bau und Korrektur der auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur befindlichen Strassen liegt diesen Gemeinden ob."

Die Praxis der vergangenen Jahre hat nun leider gezeigt, dass der Regierungsrat seine Kompetenzen zur Oberaufsicht besonders im Fall von § 45 gegenüber den betroffenen Städten sehr restriktiv handhabt.

Einige Beispiele sollen dies verdeutlichen:

- im Februar 1991 lehnte der Regierungsrat die Genehmigung des Stadtzürcher Radwegnetzes ab.
- im Oktober 1991 ordnete der Regierungsrat die Stadt Zürich an, die provisorische VBZ-Haltestelle Sihlbrücke abzubauen, welche die Umsteigemöglichkeiten zwischen VBZ und SZU verbessert hatte.
- 1991 und 1992 wies der Regierungsrat den Wunsch der Stadt Zürich nach der Einführung von befristeten Innenstadt-Fussgängerzonen zurück, obwohl dies als Massnahme des kantonalen Luftprogrammes vorgesehen ist.
- im Mai 1993 lehnte der Regierungsrat das Projekt der Stadt Zürich ab, durch eine neue Verkehrsführung am Central Tram und Bus zu beschleunigen und so die Kapazität des öffentlichen Verkehrs an diesem Knotenpunkt zu erweitern. Dies obschon diese Massnahme im kantonalen Luftprogramm vorgesehen ist.
- im Sommer 1993 versagte der Regierungsrat einem von Quartier und Stadt Zürich ausgearbeitetem Projekt zur fussgängerfreundlichen Umgestaltung der Tramhaltestelle Hottin-gerplatz (ohne Kapazitätsreduktion für den privaten Verkehr) die Zustimmung

Diese Serie von Entscheiden zeigt, dass sich der Regierungsrat nicht als zurückhaltend korrigierende Oberinstanz versteht, sondern deutlich in die städtischen Verkehrsplanungen eingreift. Eine kohärente Politik der Strassenraumgestaltung ist jedoch fast unmöglich, wenn die betroffenen Stadträte nur auf dem kommunalen Strassennetz Gestaltungskraft haben. Zudem muss festgestellt werden, dass der Kanton jeweils gegen die schwächeren Verkehrsteilnehmer (öffentlicher Verkehr, Fussgänger, Velofahrer) entschied und gleichzeitig die Stadt Zürich vom Vollzug seines eigenen Massnahmenplans abhält.

Die nun entstandene Praxis der direkten Einflussnahme des Regierungsrates wurde bei der Formulierung der entsprechenden Stellen im Strassengesetz nicht vorgesehen. Daher sind diese Regelungen im Sinn eines Abbaues staatlicher Regulierungen und zugunsten vergrösserter kommunaler Handlungsspielräume wieder aufzuheben.