

Esther Guyer-Vogelsang
Witikonstrasse 37
8032 Zürich

KR-Nr. 332/1997

An das
Büro des Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

Einzelinitiative

Sehr geehrter Herr Präsident

Als im Kanton Zürich Stimmberechtigte reiche ich folgendes Einzelinitiativ-Begehren ein:

Antrag:

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

§ 45 Abs. 2 (aufgehoben)

§§ 50 - 52 (aufgehoben)

Begründung:

Diese Bestimmungen sind 1981 anlässlich der letzten Gesamtrevision ins Strassengesetz eingefügt worden. Sie verlangen, dass für die von den Städten Zürich und Winterthur ausgearbeiteten Projekte für Strassen von überregionaler Bedeutung, die auf dem Gebiet der beiden Städte liegen, die Genehmigung des Regierungsrates erforderlich ist und dass der Staat in diesen beiden Gemeinden jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplanes auch gegen den Willen der Standortgemeinde ausbauen oder erstellen kann (§§ 50 - 52). Bis 1981 galt § 58 dieses Erlasses, der wie folgt lautete: "Bau und Korrektion der auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur befindlichen Strassen liegt diesen Gemeinden ob."

Die Praxis des Regierungsrates zeigt, dass er seine Kompetenz zur Ausübung der Oberaufsicht besonders im Fall von § 45 - als sehr weitgehend versteht. Einige Beispiele sollen dies verdeutlichen:

- Im Februar 1991 lehnte der Regierungsrat die Genehmigung des Stadt-zürcher 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 Antrag der Stadt Zürich ab, der die befristete Einführung von Fussgängerzonen in der Innenstadt vorsah. Mit diesem Beschluss setzt er sich in Widerspruch zum damals gültigen Massnahmenplan Lufthygiene, worin der Regierungsrat in seinem Beschluss vom 25. April 1990 unter II. Ziff. 6. lit. h) explizit den

Städten Zürich und Winterthur empfiehlt, in ihren Zentrumsgebieten die Fussgängerzonen zu erweitern.

- Im Mai 1993 lehnte der Regierungsrat das Projekt der Stadt Zürich ab, welches durch eine neue Verkehrsführung am Central sowohl Tram wie auch Bus ermöglicht hätte, ihre Fahrtgeschwindigkeit zu erhöhen und auf diese Weise die Kapazität des öffentlichen Verkehrs an diesem Knotenpunkt zu erweitern. Auch diese Massnahme ist im Massnahmenplan Lufthygiene vorgesehen (RRB vom 25. April 1990 II. Ziff. 6 lit. a).
- Im Sommer 1993 verweigerte der Regierungsrat einem von Quartier und Stadt Zürich ausgearbeiteten Projekt zur fussgängerfreundlichen Umgestaltung der Tramhaltestelle Hottingerplatz (ohne Kapazitätsreduktion für den privaten Verkehr) die Zustimmung.

Diese Serie von Entscheiden zeigt, dass sich der Regierungsrat nicht als zurückhaltend korrigierende Instanz versteht, sondern deutlich in die städtische Verkehrsplanung eingreift. Eine kohärente Politik der Strassenumgestaltung ist jedoch nicht möglich, wenn die dafür zuständigen Stadträte lediglich auf dem kommunalen Strassennetz Gestaltungskraft haben. Im weiteren zeigt die beschriebene Praxis des Regierungsrates, dass jeweils gegen die schwächsten Verkehrsteilnehmer entschieden wurde und die Stadt Zürich an der Umsetzung des damals gültigen regierungsrätlichen Massnahmenplanes Lufthygiene behindert wird. Eine derart weite Auslegung der entsprechenden Bestimmungen im Gesetz wurde bei deren Erlass nicht vorgesehen und die beschriebene Praxis des Regierungsrates muss somit als Verletzung der Gemeindeautonomie gewertet werden.

Aus diesen Gründen sind die entsprechenden Bestimmungen im Sinn eines Abbaues staatlicher Regulierungen und zugunsten eines vergrösserten kommunalen Handlungsspielraumes wieder aufzuheben.

Zürich, 18. September 1997

Mit freundlichen Grüssen
Esther Guyer-Vogelsang