

**Beschluss des Kantonsrates
über die Parlamentarische Initiative
Ruedi Lais, Wallisellen, Gerhard Fischer, Bäretswil,
und Willy Germann, Winterthur, vom 20. Dezember
2004 betreffend Einreichung einer Standesinitiative
zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Energie, Ver-
kehr und Umwelt vom 6. Februar 2007,

beschliesst:

I. Die Parlamentarische Initiative, KR-Nr. 463/2004, Ruedi Lais,
Wallisellen, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Willy Germann, Winter-
thur, wird abgelehnt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 6. Februar 2007

Im Namen der Kommission
für Energie, Verkehr und Umwelt

Die Präsidentin:
Sabine Ziegler

Die Sekretärin:
Dr. Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Sabine Ziegler, Zürich (Präsidentin); Peter Anderegg, Dübendorf; Rita Bernoulli, Dübendorf; Ernst Brunner, Illnau-Effretikon; Robert Brunner, Steinmaur; Marcel Burlet, Regensdorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Willy Germann, Winterthur; Lorenz Habicher, Zürich; Hanspeter Haug, Weiningen; Ruedi Menzi, Rüti; Martin Mossdorf, Bülach; Roland Munz, Zürich; Luzius Rüegg, Zürich; Priska Seiler Graf, Kloten; Sekretärin: Dr. Franziska Gasser.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 12. September 2005 unterstützte der Kantonsrat die von Ruedi Lais, Wallisellen, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Willy Germann, Winterthur, am 20. Dezember 2004 eingereichte Parlamentarische Initiative mit 100 Stimmen vorläufig.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 10. Juli 2006)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der Parlamentarischen Initiative «KR-Nr. 463/2004 Parlamentarische Initiative betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Förderung des Agglomerationsverkehrs», welche vom Kantonsrat am 12. September 2005 mit hundert Stimmen vorläufig unterstützt worden war, vorbehältlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 27. Juni 2006 abgeschlossen; der Erstinitiant nahm das Recht auf Anhörung wahr (§ 68 a Geschäftsreglement des Kantonsrates).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis:

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt mit 9 zu 5 Stimmen, die Parlamentarische Initiative «KR-Nr. 463/2004 betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Förderung des Agglomerationsverkehrs» abzulehnen. Die Mehrheit beantragt die Ablehnung, da die konkreten Forderungen der Initiative auf Bundesebene bereits Gestalt angenommen haben und in den Entwürfen der NFA-Ausführungsgesetzgebung und des Infrastrukturfondsgesetz vollständig erfüllt werden. Es erscheint dieser Mehrheit deshalb politisch wenig opportun, diese Forderungen auch nochmals als Standesinitiative einzugeben.

Andererseits ist eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder doch der Meinung, dass der Kanton Zürich mit der blossen Ablehnung der Parlamentarischen Initiative ein ungutes Signal in der Öffentlichkeit setzt und dass der Kanton Zürich seinem Interesse an einer aktiven Agglomerationspolitik und deren Finanzierung gegenüber dem Bund doch klar Ausdruck verleihen soll.

Diese Mehrheit unterstützt deshalb folgenden Gegenvorschlag:

Der Kanton Zürich reicht gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung eine Standesinitiative ein mit dem folgenden Wortlaut:

«Gestützt auf Artikel 86 b der Bundesverfassung sind die gesetzlichen Grundlagen für eine aktive Gesamtverkehrspolitik in den Städten und Agglomerationen zu schaffen. Dabei ist vor allem den Zentren die notwendige Beachtung zu schenken. Das Gesetz regelt insbesondere auch die Finanzierung der Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsträger.»

3. Stellungnahme des Regierungsrates (vom 6. Dezember 2006)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 10. Juni 2006 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 463/2004 und zum Gegenvorschlag ihrer Kommission im Sinne von § 28 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) wie folgt Stellung:

Die Fragen um den Agglomerationsverkehr sind in der Tat gerade in der grössten Agglomeration der Schweiz – dem Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich – ein zentrales Thema. Der Regierungsrat hat denn auch die Bestrebungen des Bundes zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs stets unterstützt. Seit dem Zeitpunkt der Einreichung der Parlamentarischen Initiative bzw. deren vorläufiger Unterstützung wie auch dem Beschluss der Kommission über Initiative und Gegenvorschlag sind auf Bundesebene in der Zwischenzeit massgebliche Grundlagen vorgelegt und wichtige Entscheide gefällt worden.

Das Thema Agglomerationsverkehr ist Teil der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Die NFA-Vorlage wurde in der Volksabstimmung vom 28. November 2004 angenommen. Mit einem neuen Art. 86 Abs. 3 Bst. b^{bis} der Bundesverfassung (BV, SR 101) erhält der Bund die Kompetenz, Erträge aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette für Massnahmen im Agglomerationsverkehr zu verwenden (vgl. BBl 2003, 6591). Im Rahmen der NFA-Ausführungsgesetzgebung wird dies konkretisiert (vgl. BBl 2005, 6305).

Die Förderung des Agglomerationsverkehrs war auch Teil des Gegenvorschlags zur so genannten «Avanti»-Initiative, über die am 8. Februar 2004 abgestimmt wurde. Nachdem sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag abgelehnt wurden, hat der Bundesrat eine neue Vorlage ausarbeiten lassen. Damit sollten die in der Volksabstimmung unbestrittenen Teile des Gegenvorschlags – vor allem die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Förderung des Agglome-

rationsverkehrs – wieder aufgenommen werden. Mittels eines neu zu schaffenden Infrastrukturfonds werden die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen sowie Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen finanziert. Beide Vorlagen – NFA-Ausführungsgesetzgebung sowie Infrastrukturfonds – wurden von den eidgenössischen Räten am 6. Oktober 2006 beschlossen. Die Referendumsfrist läuft am 25. Januar 2007 ab; eine Inkraftsetzung ist auf den 1. Januar 2008 zu erwarten.

Gemäss diesem Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG, BBl 2006, 8435) sollen die Mittel des Infrastrukturfonds der effizienten und umweltschonenden Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität dienen; der Einsatz der Mittel beruht auf einer Gesamtschau des Verkehrs (Art. 4 IFG). Beiträge zu Gunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (Art. 7 Abs. 5 IFG). Abgesehen von den dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs, für die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel freigegeben werden, richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach den Artikeln 17 a–17 d des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; Art. 7 Abs. 1 und 2 IFG). Demnach haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen, Vorrang (Art. 17 d Abs. 3 MinVG; SR 725.116.2).

Aus dem entsprechenden Gesetzestext wird ersichtlich, dass die Anliegen der Parlamentarischen Initiative bereits vollumfänglich erfüllt sind. Ihre Kommission teilt diese Ansicht und beantragt daher, die Parlamentarische Initiative abzulehnen. Es sei politisch wenig opportun, diese erfüllten Forderungen nochmals als Standesinitiative einzugeben. Demgegenüber ist aber eine Mehrheit Ihrer Kommission der Auffassung, dass eine blosser Ablehnung der Parlamentarischen Initiative ein ungutes Signal in der Öffentlichkeit setzen würde. Daher unterstützt sie folgenden Gegenvorschlag:

«Der Kanton reicht gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung eine Standesinitiative ein mit dem folgenden Wortlaut:

Gestützt auf Artikel 86 b [recte: 86 Abs. 3 Bst. b^{bis}] der Bundesverfassung sind die gesetzlichen Grundlagen für eine aktive Gesamtverkehrspolitik in den Städten und Agglomerationen zu schaffen. Dabei ist vor allem den Zentren die notwendige Beachtung zu schenken. Das

Gesetz regelt insbesondere auch die Finanzierung der Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsträger.»

Die Anliegen des Gegenvorschlags sind mit der inzwischen von den eidgenössischen Räten verabschiedeten NFA-Ausführungsgesetzgebung und dem Infrastrukturfonds ebenfalls erfüllt. Die Einschätzung Ihrer Kommission, wonach eine blosser Ablehnung der Parlamentarischen Initiative ein ungutes Signal in der Öffentlichkeit setzen könnte, ist verständlich. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass eine zusätzliche Intervention des Kantons Zürich im Sinne des Gegenvorschlags bei den übrigen Kantonen auf Unverständnis stossen und möglicherweise sogar Irritationen auslösen könnte.

Die Anliegen der Parlamentarischen Initiative und des Gegenvorschlags sind berechtigt und entsprechen auch der bisherigen Haltung des Regierungsrates im Rahmen seiner Agglomerationspolitik. Mit dem Beschluss über die NFA-Ausführungsgesetzgebung und dem Infrastrukturfonds sind sowohl die Parlamentarische Initiative als auch der Gegenvorschlag erfüllt. Aus diesen Gründen beantragt Ihnen der Regierungsrat, dem Kantonsrat die Ablehnung der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 463/2004 zu beantragen und auf den «Gegenvorschlag» Ihrer Kommission zu verzichten.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat an ihrer Sitzung vom 6. Februar 2007 von der Stellungnahme des Regierungsrates vom 6. Dezember 2006 Kenntnis genommen. Auch auf Grund dieser Stellungnahme beantragt die KEVU, die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 463a/2004 betreffend «Einreichung einer Standesinitiative zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs» abzulehnen. Weiter verzichtet die Kommission auf das Einbringen des im Bericht vom 10. Juli 2006 aufgeführten Gegenvorschlags.

Die Kommission teilt nachdrücklich die Meinung der Regierung, dass die Anliegen der Parlamentarischen Initiative und des nicht eingebrachten Gegenvorschlags vom 10. Juli 2006 berechtigt sind, sieht diese aber mit dem Beschluss über die NFA-Ausführungsgesetzgebung und mit dem Infrastrukturfonds als erfüllt an.