

Sitzung vom 4. Juli 2012

**710. Anfrage (Verflüssigung des Strassenverkehrs und Schutz von Mensch, Tier und Umwelt)**

Kantonsrat Max Robert Homberger, Wetzikon, hat am 16. April 2012 folgende Anfrage eingereicht:

«Mehr Strassen, mehr Verkehr» titelt die NZZ am Sonntag vom 12.2.2012 angesichts der Tatsache, dass in der Schweiz im Jahre 2011 sage und schreibe 420'900 Motorfahrzeuge neu zugelassen wurden. Insgesamt sind es 5,5 Mio., 1 Mio. mehr als 2000, 2 Mio. mehr als 1990.

Gemäss Verkehrsingenieur Jürg Dietiker wären Ideen zur Vermeidung eines Verkehrsinfarktes da «aber es handelt sich dabei um Glaubensfragen, wir bewegen uns im Bereich der Religionen.» – Und so geschieht auf Bundesebene nichts.

«Ein Drittel weniger Autos» titelt die NZZ vom 12. April 2012 und legt dar, dass eine einmalige Gebühr von 9 Franken den motorisierten Verkehr in der Region Bern um fast 30 Prozent reduzieren würde. (Zu vergleichbaren Ergebnissen kam 2003 eine ZKB-Studie für die Stadt Zürich). Auch in Zürich geschieht bis anhin nichts (Religion eben, und Stau-Gejammer).

Konsequent löst das Investoren-Paradies Singapur die Staufrage. Der 5-Mio.-Einwohner-Stadtstaat lässt 250'000 Autos zu (fixes Kontingent). Das heisst, jede/jeder Zwanzigste fährt Auto. Wer Auto fahren will, muss sich für 33'000 Franken ein Nummernschild aus dem Kontingent kaufen. Der Markt funktioniert perfekt.

Fragen:

1. Was ist die grundsätzliche Position des Regierungsrats angesichts eines drohenden Verkehrsinfarktes?
2. Befasst sich der Regierungsrat mit kantonalen Lösungen?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einem Systemwechsel von der derzeit nachfrageorientierten Verkehrspolitik zu einer angebotsorientierten?
4. Kann sich der Regierungsrat die Übernahme des erfolgreichen Singapur-Modells vorstellen?
5. Wie gross dürfte das Schilder-Kontingent maximal sein?
6. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer «gegenüber dem Singapur-Modell» differenzierten Schilder-Zuteilung: 1 Teil fest zuteilen «z. B. für Hausärzte und Veterinäre», 1 Teil meistbietend versteigern; 1 Teil jährlich verlosen «z. B. vor Weihnachten»?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Max Robert Homberger, Wetzikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Zürich ist der wichtigste Wirtschaftsraum der Schweiz. Um diesen zu fördern und den wertvollen Lebensraum zu erhalten, ist auch in Zukunft ein leistungsfähiges und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmtes Verkehrssystem nötig. Die Grundsätze der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr werden im kantonalen Richtplan festgelegt. Unter den Zielsetzungen der Gesamtverkehrsstrategie (Kapitel 4.1.1. Richtplantext Verkehr gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007) ist festgehalten: «Die Verkehrsnetze sind im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und im Bewusstsein ihrer ökologischen Folgewirkung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen.» Weiter ist gemäss Richtplan die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (öV) auszurichten. Der öV soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist gemäss Richtplan auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken.

Zu Fragen 2 und 3:

Der Kanton befasst sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten mit kantonalen Lösungen. Für die Fahrzeugzulassung und die Erhebung von Strassengebühren ist der Bund zuständig. Der Kanton Zürich verfolgt weder eine rein angebots- noch eine rein nachfrageorientierte Verkehrspolitik. Auch hier sind die Vorgaben des kantonalen Richtplans massgebend.

Zu Fragen 4–6:

Gemäss Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung (SR 101) ist der Bund für den Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr zuständig. Der Bund hat von dieser Rechtsetzungskompetenz mit dem Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) und der verschiedenen Vollziehungsverordnungen umfassend Gebrauch gemacht. In Art. 106 Abs. 3 SVG hat er zudem ausdrücklich festgehalten, dass die Kantone für den Bereich der Motorfahrzeuge keine ergänzenden Vorschriften erlassen können. Das Bundesrecht regelt in Art. 10–13 SVG und Art. 71–87a Verkehrszulassungsverordnung (VZV, SR 741.51) detailliert die Zulassung von Strassenfahrzeugen, wozu u. a. die Erteilung

der Kontrollschilder gehört. Die Halterinnen und Halter von Motorfahrzeugen, welche die dort angeführten Zulassungsvoraussetzungen erfüllen, haben bundesrechtlich einen Anspruch auf Erteilung des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder (vgl. insbesondere Art. 11 SVG und Art. 71 VZV).

Das geltende Bundesrecht lässt somit keinerlei Raum für eine Schilderzuteilung gemäss dem «Singapur-Modell» oder ähnlichen Kontingentierungsmodellen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**