

Sitzung vom 1. September 2021

932. Anfrage (Verkehrspolitische Interessenverbände und Lobbyorganisationen im Dienste und mit beratender Tätigkeit für das Amt für Mobilität [AFM], vormals Amt für Verkehr [AFV])

Kantonsrat Hans-Peter Amrein, Küsnacht, hat am 10. Mai 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss derzeitiger Öffentlicher Auflage Staatsstrassen (§ 13 Strassen-gesetz, 722.1), Projekt Oberwachtstrasse, Minikreisel, Mehrverkehrsstreifen und Bushaltestelle in der Gemeinde Küsnacht, hat das Amt für Mobilität des Kantons Zürich, AFM (vormals Amt für Verkehr des Kantons Zürich, AFV), zusammen mit einer Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Gemeinde Küsnacht, verschiedenen Amtsstellen des Kantons Zürich und «Pro Velo» Kanton Zürich, sowie den Verkehrsbetrieben Zürich, das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Oberwachtstrasse erarbeitet.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es Usus, dass verkehrspolitische Lobbyorganisationen bei der Erarbeitung von Staatsstrassen-Projekten im Kanton Zürich miteinbezogen werden? Warum und basierend auf welchen Rechtsgrundlagen können sie miteinbezogen werden?
2. Warum und auf wessen Initiative und wessen Beschluss hin wurde die «Pro Velo» beim obigen Projekt in eine Begleitgruppe miteinbezogen?
3. Bei welchen (Strassen-) Bauprojekten im Kanton Zürich wurde die politische Lobbyorganisation «Pro Velo» in den letzten 7 Jahren von kantonalen Amtsstellen und für den Kanton arbeitenden Planern und Architekten in die Projektierung und/oder Planungsschritte miteinbezogen (Bitte um tabellarische Aufstellung)?
4. Wurden der Automobilclub ACS Zürich oder der ACS Schweiz und/oder der Touring Club (TCS) Zürich oder der TCS Schweiz sowie der Verkehrsclub (VCS) Zürich oder der VCS Schweiz in den letzten 7 Jahren auch schon von Zürcher Amtsstellen in Begleitgruppen zur Projektierung von (Strassen-) Bauprojekten beigezogen (Wenn ja, bitte um tabellarische Aufstellung und kurze Begründung, wieso)?

5. Wurden die oben erwähnten Organisationen («Pro Velo», ACS und TCS und/oder der VCS) respektive deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder für diese Organisationen arbeitende Mitglieder und Dritte für die Mitarbeit an kantonalen Projekten oder in «Begleitgruppen» für kantonale Projekte entschädigt und wenn ja, auf welcher Basis und mit wie viel Franken (Bitte um tabellarische Aufstellung aller in den letzten 7 Jahren getätigten Zahlungen an diese Organisationen oder für sie tätige Personen oder Dritte)?
6. In einer Versammlungsgemeinde, wie Küsnacht eine ist, braucht es keine «Begleitgruppen» für Projekte, ist doch die Gemeindeversammlung das «beratende-» und «meinungsbildende» Organ seitens des Soveräns. Warum umgeht das AFM (vormals AFV) respektive die Zürcher Verwaltung gewollt das basisdemokratische Organ Gemeindeversammlung und warum lässt dies der (bürgerliche?) Regierungsrat zu?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Peter Amrein, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Das Amt für Verkehr (AFV) wurde per 1. Januar 2021 neu aufgestellt und in das Amt für Mobilität (AFM) übergeführt. Gleichzeitig wurden die Planungsschritte im Strassenbereich optimiert. Neu ist das kantonale Tiefbauamt (TBA) bereits ab dem Planungsschritt «Vorstudie» zuständig. Diese Änderung der Zuständigkeiten betrifft auch den Gegenstand dieser Anfrage, der seit dem 1. Januar 2021 in die alleinige Zuständigkeit des TBA fällt.

Zu Frage 1:

Im Sinne eines Stakeholder-Managements findet grundsätzlich ein Austausch mit allen für Strassenprojekte wichtigen Anspruchsgruppen statt. So beteiligen sich die Interessenverbände z. B. im Rahmen von Vernehmlassungen. In der Regel nehmen Interessenverbände zudem die Mitsprache- und Mitwirkungsrechte – insbesondere im Einspracheverfahren gemäss § 17 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) – direkt oder indirekt wahr. Das Abholen von fachlichen Inputs bei den relevanten Anspruchsgruppen wirkt sich in der Regel beschleunigend und qualitätssteigernd auf Strassenprojekte aus.

Zu Fragen 2 und 3:

2010 wurde das erste Veloförderprogramm des Kantons Zürich vom Kantonsrat beschlossen und in der Folge die Koordinationsstelle Veloverkehr im damaligen AFV aufgebaut. Damit stand erstmals eigenes Fachwissen für Anliegen des Veloverkehrs innerhalb der kantonalen Verwaltung zur Verfügung.

Pro Velo Kanton Zürich hat sich regelmässig in verschiedenen Staatsstrassenprojekten durch Einwendungen und Einsprachen eingebracht. Dies führte teilweise zu Projektverzögerungen, und wertvolle Hinweise konnten nur mittels nachträglicher Anpassungen im Projekt umgesetzt werden. Bereits vor der Schaffung des AFV am 1. Juli 2006 und dem Aufbau der Koordinationsstelle Veloverkehr bestand die Usanz, Pro Velo Kanton Zürich in die Erarbeitung von Strassenprojekten einzubeziehen. Dieser Einbezug erfolgte ab 2006 je nach Projektphase durch das AFV oder durch das TBA und betraf bis zu 90% der Projekte.

Das planerische Fachwissen im Bereich Veloverkehr bei der kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr und auch bei den Projektleitenden von AFM und TBA wurde über die Jahre stetig aufgebaut. Im Februar 2016 informierten die beiden Ämter mit einem gemeinsamen Schreiben daher Pro Velo Zürich, dass die bestehende Praxis geändert werde. Ein Einbezug erfolgte ab dann nur noch bei Bedarf und abhängig von der konkreten Fragestellung. Ein weiterer Grund war auch die Gleichbehandlung von anderen Interessenverbänden mit Pro Velo.

Das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Oberwachtstrasse vom 16. Mai 2014 wurde vom AFV zusammen mit einer Begleitgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde Küsnacht, verschiedener Amtsstellen des Kantons, der Verkehrsbetriebe Zürich und Pro Velo Kanton Zürich erarbeitet. Pro Velo Kanton Zürich steuerte Fachwissen im Bereich des Veloverkehrs bei, da ein Ziel des Projekts die Steigerung der Attraktivität und Verbesserung der Sicherheit, insbesondere für die Velofahrenden war.

Zu Frage 4:

Die Gesetzgebung legt die Mindestanforderungen für den Einbezug der Bevölkerung im Rahmen der Mitsprache- und Mitwirkungsrechte fest (§ 13 StrG). Begleitgruppen ermöglichen es grundsätzlich, die relevanten Anspruchsgruppen und/oder Fachwissensträger (nicht nur die in der Anfrage genannten Organisationen und Verbände) konstruktiv an der Projektierung teilhaben zu lassen. So können die Anliegen von Betroffenen und technische Hürden rechtzeitig erkannt werden, was sich positiv auf die Qualität der Projekte auswirkt. Daher werden bei Bedarf Begleitgruppen, in denen meist die Gemeinden, aber je nach Projekt auch die genannten oder weitere Organisationen und Verbände Einsitz nehmen, aufgestellt.

Zu Frage 5:

Die Wahrnehmung von Mitsprache- und Mitwirkungsrechte bei Strassenprojekten wird vom Kanton nicht entschädigt. Gleiches gilt bei Teilnahme in Begleitgruppen. Auch die vorgehend erwähnte Mitwirkung von Pro Velo Kanton Zürich erfolgte freiwillig und ohne Entschädigung durch den Kanton.

Zu Frage 6:

Die Gemeindeversammlung ist gemäss § 14 Abs. 1 des Gemeindegesetzes vom 20. April 2015 (GG, LS 131.1) die Versammlung der Stimmberechtigten. Sie beschliesst über Geschäfte, die ihr das kantonale Recht oder die Gemeindeordnung zuweist und übt die politische Kontrolle über Behörden, Verwaltung und die weiteren Träger öffentlicher Aufgaben aus (§ 15 GG). Für Strassenprojekte ist die Gemeindeversammlung hingegen nicht als «beratendes und meinungsbildendes Organ seitens des Souveräns» vorgesehen. Der Vorwurf einer Umgehung des Gesetzes bzw. der darauf beruhenden Zuständigkeiten ist somit unbegründet.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli