

5. Änderung des Strassengesetzes

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018
zur parlamentarischen Initiative Jürg Trachsel

KR-Nr. 299a/2013 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 323a/2013)

Ratspräsident Dieter Kläy: Zum Vorgehen: Sie haben für die beiden Geschäfte gemeinsame Beratung beschlossen, wir werden diese Geschäfte also gemeinsam diskutieren und beraten, aber anschliessend getrennt darüber abstimmen. Es liegen zwei Minderheitsanträge von Felix Hoesch und Mitunterzeichnenden vor, auf die Vorlagen 299a/2013 und 323a/2013 nicht einzutreten.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Ursprung der PI Trachsel und der PI Gantner liegt bei beiden schon einige Zeit zurück. Als Gemeinsamkeit haben beide, dass es um eine Änderung der Kompetenzen des Kantons und der beiden Grossstädte Zürich und Winterthur geht. 2010 beantragte der Regierungsrat eine Teilrevision des Strassengesetzes, das ist jetzt auch schon neun Jahre her. Diese wurde letztlich Ende 2011 durch eine sogenannte unheilige Allianz abgelehnt. Die PI Gantner entspricht dieser abgelehnten Teilrevision. Allerdings wurde der Paragraph zu den Projektierungsgrundsätzen weggelassen.

Ich möchte hier nicht sämtliche Änderungen, die damals in der Strassengesetz-Teilrevision gemacht wurden, erläutern – dazu kann man ausführlich das alte Kantonsratsprotokoll lesen –, sondern ziemlich direkt zum eigentlichen Streitpunkt oder dem springenden Punkt der heutigen Debatte gehen. Ich werde am Schluss noch etwas zu den Verkehrsanordnungen sagen, welche so nicht in der ursprünglichen Revision enthalten waren und somit ein neuer Punkt sind. Weiter gab es noch einige rein formelle Änderungen der jetzigen Vorlage im Vergleich zur damaligen Teilrevision. Diese sind aber wirklich nur formeller Natur und mit einem Strich am Rand der Vorlage gekennzeichnet.

Grundsätzlich wird die Planung, Projektierung und der Betrieb der Staatsstrassen in den Grossstädten Zürich und Winterthur von diesen selbstständig gemacht; dies in Koordination mit dem Kanton. Dies ist ein grosser Gegensatz zu den anderen Gemeinden, wo der Kanton selbst für die Kantonsstrassen zuständig ist. Sie werden allerdings für ihre Aufwendungen vom Kanton entschädigt.

Nach der PI Gantner soll es neu für Strassenbauvorhaben, die 6 Millionen Franken übersteigen respektive deren Planung mehr als 300'000 Franken in Anspruch nimmt, eine Kompetenzänderung geben. Sie sollen neu in die Zuständigkeit des Kantons fallen, wie dies bei den anderen Gemeinden der Fall ist. Für die Projektierung dieser Bauvorhaben wäre dann also der Kanton Zürich zuständig und nicht mehr die grossen Städte, das heisst, es ginge vor allem um die grossen Strassenbauvorhaben. Für die Umsetzung von Planung und Realisierung wird beim Kan-

ton damit gerechnet, dass man vier zusätzliche Stellen benötigen würde. Der Betrieb der Strassen würde wie heute bei den Städten bleiben. Die Frage ist also: Soll bei den grossen Projekten eine Kompetenzverlagerung von den grossen Städten zum Kanton geschehen? Hier gehen die Meinungen dezidiert auseinander.

Während die Mehrheit findet, dass es genau bei diesen grossen und gewichtigen Projekten wichtig ist, dass der Kanton den Lead und entsprechend die Verantwortung und nicht nur die Finanzen übernimmt, ist die Minderheit der Meinung, dass hier ein bewährtes und eingespieltes System unnötig auf den Kopf gestellt wird. Das ist meines Erachtens der Hauptstreitpunkt der PI Gantner. Die betroffenen Städte Zürich und Winterthur lehnen übrigens beide die Änderung in der Projektierungsverantwortung ab.

Nun zur PI Trachsel: Dort ist die Geschichte ähnlich gelagert, aber etwas eine andere. Der Aufruhr war im Jahr 2013 gross, als die Stadt Zürich sich für einen Spurabbau beim Bellevue entschied. Letztlich hatte sich zwar erwiesen – das wurde durch einen Verwaltungsgerichtsentscheid so festgestellt –, dass dieser rechtens war, da die Stadt Zürich in ihrer Zuständigkeit gehandelt hatte und die entsprechenden Projektierungsgrundlagen des Kantons respektierte, da gar nicht die entsprechende Spur kapazitätsrelevant war, sondern ein anderer Knoten.

Aber letztlich regten sich viele in diesem Rat über diesen unverschämten Akt des Spurabbaus auf, und so wollte die PI Trachsel nachhaltige Wirkung erzielen und den Städten Winterthur und Zürich sämtliche im Strassengesetz vorgesehene Sonderbehandlungen streichen. Diese sind in Paragrafen 43 bis 52 geregelt. Heute werden die Staatsstrassen dieser Städte von den Städten selbst projektiert, gebaut und unterhalten; dies eben in Koordination mit dem AFV (*Amt für Verkehr*).

Neu sollte hier eine wirklich sehr fundamentale und radikale Änderung der Kompetenzordnung passieren, nämlich, dass alles, wie bei allen anderen Gemeinden, vom Kanton übernommen wird. Eine grobe Schätzung des Amtes für Verkehr hat ergeben, dass für die Projektierung und Realisierung circa 25 neue Stellen beim Kanton notwendig wären und für den Betrieb und Unterhalt zwischen 80 und 90 neue Stellen hätten geschaffen werden müssen. Das heisst, eine ziemlich grosse Abteilung vom circa 110 Stellen müsste von den Städten an den Kanton verlagert werden, würde die PI Trachsel so umgesetzt.

Die KEVU-Mehrheit war der Meinung, dass diese in der Hitze des Gefechts vielleicht verständliche, aber doch eher radikale Forderung etwas über das Ziel hinauschiess. Sie war der Meinung, dass neue Kompetenzordnung der PI Gantner mit den Grossstädten und zudem wesentlich zielführender sei. Deshalb wurde die PI Trachsel entsprechend angepasst. Zuerst stand die Idee im Raum, dass der Vorschlag, der nun gemäss Anti-Stau-Gegenvorschlag für den ganzen Kanton gilt, nur für die Städte vorzusehen sei. Dies hat dann zu einer direkten Abhängigkeit zur Abstimmung über den Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative geführt, weshalb die KEVU längere Zeit das Ergebnis abwarten musste. Das führt zu einer gewissen Verzögerung der Behandlung der ganzen Strassengesetz-PI-Geschäfte. Als die Verfassungsänderung vom Volk angenommen wurde, gab es keine Notwendigkeit mehr, dies für die Städte so explizit nochmals festzuhalten. Deshalb

schlägt nun ein zusätzlicher Punkt im Sinne einer Umsetzungsvorlage in den Projektierungsgrundsätzen in Paragraf 14 vor, dass die Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs ein Projektierungsgrundsatz ist. Die Mehrheit findet, dass hier eine Verfassungsänderung im Strassengesetz nachvollzogen wird und diese Ergänzung notwendig ist.

Die Minderheit ist der Meinung, dass die Abbildung einer Verfassungsbestimmung im Strassengesetz nicht notwendig ist. Eine nochmalige Unterstreichung der Priorität des MIV wird von ihr abgelehnt.

Das war jetzt der geänderte Vorschlag zur PI Trachsel. Jetzt möchte ich nochmals zur PI Gantner zurückkehren: Wie eingangs erwähnt, gibt es einen neuen Teil in der PI Gantner, der vorher so noch nicht besprochen wurde. Dieser steht im direkten Zusammenhang mit dem dringlichen Postulat KR-Nr. 22/2016 von Marc Bourgeois, in welchem es um die neue Signalisationsverordnung geht. Im Sinne der dort genannten Neuregelung der Kompetenzen zwischen dem Kanton und den Städten Winterthur und Zürich, wurden von der KEVU in Paragrafen 3 und 14a zusätzliche Bestimmungen eingefügt, die das Anliegen des dringlichen Postulats betreffend Anpassung der kantonalen Signalisationsverordnung (*Vorlage 5332*) auf Stufe Gesetz vorbereiten. Die Städte Zürich und Winterthur sollen letztlich auch dann die Zustimmung des Kantons einholen, wenn ihre Verkehrsanordnungen den Verkehr auf überkommunalen beziehungsweise vom Kanton mitfinanzierten Strassen innerhalb des Stadtgebietes beeinflussen. Der Regierungsrat hat in seinem Beschluss Nummer 72/2018 festgehalten, dass es zumindest wünschbar ist, dass Strassenprojekte und Verkehrsanordnungen gleichzeitig verfügt und publiziert werden. Grundsätzlich ist für die Änderung der Signalisationsverordnung allein der Regierungsrat zuständig, das möchte ich hier vorwegnehmen.

Der Regierungsrat hat dann in der Postulatsantwort des dringlichen Postulates vorgeschlagen, dass man im Rahmen der Strassengesetz-PI entsprechend das Strassengesetz ergänzen könne. Da die KEVU hier zuerst die Vorschläge der Volkswirtschaftsdirektion benötigte, diese beraten und die betroffenen Städte Zürich und Winterthur angehört werden mussten – übrigens war die betroffene Stadt Zürich immer noch der Meinung, dass wir ihr Anhörungsrecht eher schmalspurig berücksichtigt hätten –, hat dies nochmals einiges an Zeit in Anspruch genommen, was den Abschluss der PI Gantner wesentlich hinausgezögert hat. Konkret hat die KEVU am Schluss Folgendes geändert:

In Paragraf 3 litera f ist eine Präzisierung in dem Sinn vorgesehen, dass die Verkehrsanordnungen definiert werden. Paragraf 14a: Die zuständigen Behörden koordinieren die Planaufgabe des Strassenprojekts und die Publikation der massgeblichen Verkehrsanordnungen. Dazu ist weiter ausgeführt, dass es hier eine Koordination braucht. Eine solche koordinierte Auflage macht Sinn und wird zum Beispiel, wie das erwähnt wurde, von den Städten Zürich und Winterthur bereits heute so gehandhabt. Es wäre sinnvoll, wenn man das auch im gesamten Kanton machen würde. Diese beiden Ergänzungen waren grundsätzlich eher unbestritten und würden wahrscheinlich auch von den Grossstädten so akzeptiert werden, da es im Prinzip dem Status quo entspricht. Ursprünglich war allerdings von der

Volkswirtschaftsdirektion vorgeschlagen worden, auch noch einen Verweis auf einen Paragraphen in der KSigV, also der kantonalen Signalisationsverordnung zu machen, um dem Ganzen etwas Biss zu verleihen. Da es aber aus gesetzgebungstechnischen Gründen nicht möglich ist, in einem Gesetz auf einen Paragraphen einer Verordnung hinzuweisen, konnte die KEVU diesen Vorschlag nicht übernehmen und beschränkte sich auf die beiden Änderungen, die ich vorhin erläutert habe.

Ich beantrage Ihnen deshalb – vielleicht haben Sie jetzt auch verstanden, weshalb die Beratung dieses Gesamtwerkes etwas mehr Zeit in Anspruch nahm, als man es am Anfang vielleicht gedacht hatte –, aber ich beantrage Ihnen nun im Namen der KEVU-Mehrheit, die abgeänderte PI Gantner und die abgeänderte PI Trachsel anzunehmen. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ich gehe hier einzeln auf die beiden parlamentarischen Initiativen ein und begründe einzeln, warum wir nicht eintreten wollen.

Zuerst zur PI Trachsel, zu den Projektierungsgrundsätzen: Hier haben wir wieder einmal den Fall, dass eine parlamentarische Initiative in der Kommission so umgebaut wurde, dass von ihrem ursprünglichen Ziel nichts, aber wirklich gar nichts mehr übriggeblieben ist. So wollte Herr Trachsel (*Altkantonsrat Jürg Trachsel*) mit der PI den Städten Winterthur und Zürich die Gemeindeautonomie im Strassenbau wegnehmen und die bewährte Praxis stoppen. Dazu kommen wir bei der PI Gantner noch ausführlich. Nun geht es aber um die Leistungsfähigkeit aller Staatstrassen, und schon dieser Missbrauch der PI ist Grund genug, diese in der neuen Form abzulehnen. Aber wir lehnen die PI natürlich auch aus inhaltlichen Gründen ab:

Durch den angenommenen Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative steht bereits in der Verfassung, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr zu sorgen hat und dieses auch niemals schrumpfen darf. Das wird mit der schwammigen Formulierung in der Kapazität von Abschnitten definiert. Aber wie jede und jeder weiss: Wenn man sich mit Verkehrsplanung auseinandersetzt, sind die Abschnitte reichlich irrelevant, und eigentlich muss man sich die Knoten genau anschauen. Und dass die Kapazität gar nicht über den aktuellen Durchschnittsverkehr, sondern über ihre theoretische Verkehrsmenge definiert ist, wissen wir seit der Anfrage 316/2018 von Marc Bourgeois und anderen. Denn in der Antwort hat der Regierungsrat klar auf die Norm SN 640 017a verwiesen.

Was aber ist mit den anderen Verkehrsträgern auf der Strasse? Elektrowelos sind auch MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Auch der Güter- und Gewerbeverkehr gehört auf die Strassen. Und selbst strassengebundener ÖV ist Strassenverkehr. Aber Sie wissen ja, mit welchem Verkehrsmittel am meisten Menschen über einen Verkehrsquerschnitt kommen: Zu Fuss bringen Sie am meisten Menschen über einen Querschnitt. Nun, unsere Verkehrspolitik orientiert sich an drei Zielen Vermeiden, Verlagern, Verbessern. Da steht der motorisierte Individualverkehr weit hinten an und soll darum nicht prominent in den Projektierungsgrundsätzen

vorkommen. Darum lehnen wir diese neuformulierte PI Trachsel deutlich ab beziehungsweise wollen gar nicht darauf eintreten.

Dann noch zur PI Gantner: Diesen gut verpackten Angriff auf die bewährte Aufteilung der Planung in den Städten Winterthur und Zürich können wir nur ablehnen. Zuerst zur Verpackung: Das Strassengesetz ist in einigen Formulierungen schon älter und durch diese lange Behandlung und Sistierung in der KEVU wurde es auch nicht frischer. Aber wir unterstützen, dass in den Gesetzen konsistente Begriffe verwendet und Verwaltungseinheiten richtig benannt werden. Darum haben wir in der letzten Legislatur in der Kommission angeregt, den ganzen Haufen von PI als Motion an die Regierung zurückzugeben und eine konsistente Vorlage zu erarbeiten und eben nicht einzelne PI jetzt wieder zurückzuweisen. Das haben wir nicht durchgebracht und das Durcheinander erleben wir nun halt heute Morgen öffentlich hier im Kantonsrat.

Aber diese parlamentarische Initiative will eben nicht nur das Gesetz aktualisieren, sondern im Wesentlichen ein kompliziertes «Doppelplanungsverfahren» in den Städten Zürich und Winterthur einführen. Was das ist, hat die Kommissionspräsidentin, die die Vorberatung der PI in der letzten Legislatur geleitet hat, bereits ausgeführt. Was aus unserer Sicht aber gerne doppelt unterstrichen sein muss, ist das Folgende: Diese neuen Verfahren führen zu Doppelspurigkeiten. Diese sind teuer und zeitaufwendig. Insbesondere zeitaufwendig ist es, bis das neue Verfahren klar definiert und eingespielt wäre. Diesen Stillstand bei der Stadtentwicklung können wir nicht akzeptieren. Die Strassen überkommunaler Bedeutung in den Städten Winterthur und Zürich sind in Besitz dieser Städte. Das unterscheidet sie von den Staatsstrassen in anderen Gemeinden. Darum haben die zwei Städte eine haftungsrechtliche Verantwortung für die Strassen und darum müssen die Grossstädte eine besondere Vorsicht bei der Planung auf diesen Strassen haben und sind verpflichtet, ein sorgfältiges Auge auf die Planung zu haben. Das heisst, dass die Städte alle Projekte mit Fachleuten begleiten müssen und so jeder Schritt doppelt gemacht werden muss – vom Kanton und von der jeweiligen Stadt. Das ist teuer und führt zu Verzögerungen. Zudem können die unvermeidlichen Verzögerungen dazu führen, dass es notwendig wird, dass Baustellen doppelt aufgerissen werden müssen, da die Planung länger dauert, als ein notwendiger Ersatz von Werkleitungen oder Tramgleisen es erlaubt. Dies doppelten Baustellen wollen auch wir nicht. Kurz gesagt, das komplizierte Doppelplanungsverfahren ist teurer und langwieriger als der etablierte Prozess und führt zu neuen Unklarheiten. Darum wollen wir auch auf die PI Gantner gar nicht erst eintreten. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich spreche zu den beiden gemeinsam behandelten PI, zuerst zur PI Trachsel: Die Zielsetzung der PI, so wie sie in der geänderten Form nun vorliegt, entspricht entgegen den Aussagen von Herrn Hoesch absolut auch der ursprünglichen Zielsetzung der ersten Variante der PI Trachsel. Sie haben jetzt quasi suggeriert, dass man das Instrument missbraucht habe. Ich

kann Ihnen versichern, dass das mit dem vollen Einverständnis des Initianten, unseres ehemaligen Fraktionschefs, geschehen ist und er das auch unterstützt hat. Sie kennen die Geschichte, das war die Debatte zum Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative. Die PI Trachsel musste dort auch als flankierende Massnahme hinhalten. Und es ist nichts als notwendig, dass genau dieser Paragraf 104^{bis} auch im Strassengesetz repliziert wird. Denn die ähnliche Sondergesetzgebung, die wir im Strassengesetz zwischen Paragrafen 44 und 48 haben, rechtfertigt diese explizite Forderung. Und die Stadt macht es einfach vor. Sie zeigt, dass man den städtischen Planern diesen Artikel der Kantonsverfassung unter die Nase reiben muss. Deshalb halten wir an dieser PI fest.

Ich bitte Sie, auch auf die PI Gantner einzutreten. Denn mit dem Nichteintreten verweigern Sie sich der überfälligen Anpassung des Strassengesetzes aus dem Jahr 1981. Die PI Gantner nimmt viele unbestrittene Teile dieser Vorlage von 2011, vom damaligen Strassengesetz-Revisionsentwurf auf und verankert sie. Es ist nichts als an der Zeit, dass dies so praktiziert wird. Die Präzisierung zur Signalisationsverordnung und zu den Planungsgrundsätzen sichern den Einfluss des Kantons auf den städtischen Achsen, welche entsprechend der Zentrumsfunktion einer Stadt halt einfach eine unverzichtbare Bedeutung für die Volkswirtschaft, für unseren Kanton Zürich haben. Wir brauchen leistungsfähige Achsen für den MIV, auch in der Stadt.

Ich bitte Sie, beide PI zu unterstützen. Danke.

Alex Gantner (FDP, Maur): Auch wir sind für Eintreten auf beide Anträge der KEVU, auf die abgeänderte PI Trachsel und auch die abgeänderte PI Gantner, zwei Produkte aus dem grossen Scheitern der Strassengesetzrevision aus dem Jahr 2011. Es ist objektiv nachvollziehbar, dass die Legiferierung in der KEVU tatsächlich Zeit beanspruchte, vor allem im Zusammenhang mit der PI Trachsel. Da kam diese Volksinitiative dazwischen, da musste man sicher das Resultat abwarten und dann entsprechend am richtigen Ort im Strassengesetz anpassen. Von daher stimmen nun dieser Paragraf 14 mit der ergänzenden Formulierung bezüglich der Projektierungsgrundsätze und auch der Verweis auf die neue Verfassungsgrundlage.

Paragraf 14 war 2011 der Killerparagraf hier drin im Rat. Das war die Basis für diese unheilige Allianz zwischen Links-Grün und der SVP. Und man muss auch erwähnen und die NZZ hat das auch aufgearbeitet: Es war einer der ganz schwierigen Paragrafen, der dann eben dazu führte, dass die ganze Gesetzesrevision, die Totalrevision des alten Strassengesetzes scheiterte. Und es war auch der Grund, weshalb wir einiges später dann mit dieser sehr langen PI wieder kamen, um explizit diesen Killerparagrafen 14 wieder herauszunehmen. Da haben wir gesehen: Das ist eine Knacknuss, wurde aber heute Morgen im Zusammenhang mit der PI Wirth (*KR-Nr. 105/2012*) jetzt wieder entsprechend ergänzt und modifiziert. In dieser Vorlage, in der PI Gantner, gibt es einen neuen Killerparagrafen. Er war natürlich schon beim letzten Mal ein umstrittener Paragraf, nämlich Paragraf 8.

Dieser Paragraph beinhaltet eigentlich zwei Facetten, auf die ich doch kurz eingehen möchte. Einerseits würde dieser Paragraph die Kompetenz und das Mitspracherecht des Kantonsrates im Zusammenhang mit der ganzen Strassenverkehrs- und Mobilitätsstrategie hier im Kanton Zürich erheblich erleichtern, analog der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) will man, dass man alle vier Jahre einmal auf Antrag des Regierungsrates über die Strassenstrategie debattiert und diese auch festsetzt, sicher auch immer in Einklang mit den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, die ja noch darüber stehen. Nun, mit der Verweigerung der linken Ratsseite sogar auf Eintreten – das ist eben gerade diese Gesprächsverweigerung, die ich ganz zu Beginn heute Morgen schon erwähnt habe, diese Verweigerung auch von Kompromissen und zu einem weiteren Anlauf hier nun nach den Wahlen – es wird eine Riesenchance vergeben, hier regelmässig für vier Jahre bezüglich der ganzen Entwicklung der Mobilität, des Verkehrskonzeptes im Kanton Zürich substanziell mitzureden. Ich finde das extrem schade.

Die zweite Facette des Paragraphen 8 beinhaltet tatsächlich diese Kompetenzordnung zwischen dem Kanton und den beiden Städten Zürich und Winterthur bezüglich der Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Das ist ein zentraler Punkt nicht nur für uns Bürgerliche, sondern eigentlich für alle hier drin und vor allem auch für den Regierungsrat, für das Amt für Verkehr, das ja massgeblich die Federführung in der ganzen Strassenplanung, -projektierung und -entwicklung hat. Das ist ein Knackpunkt, das können wir nachvollziehen, und ich glaube, da wären wir auch bereit gewesen, hier nochmals über die Bücher zu gehen. Den Status quo gibt es. Ob dieser optimal funktioniert, darüber sind wir sicher unterschiedlicher Meinung. Aber man hätte über diesen Aspekt von Paragraph 8, wenn wir jetzt mehr Zeit gehabt hätten, nochmals sprechen können, um hier eine Lösung zu bringen, die dann grundsätzlich auch dem Vollzug beim ganzen Strassenprogramm und der Entwicklung bezüglich des Strassennetzes dient, wo es um verschiedenste Kriterien geht; neben der ganzen Strassensicherheit natürlich auch die Leistungsfähigkeit. Ich bedaure das ausserordentlich. Was ich aber auch bedaure, ist: Mit diesem Nichteintreten von der linken Ratsseite werden viele eigentlich unumstrittene Paragraphen auf der Strecke bleiben. Es ist eine Chance, die wir diesbezüglich verpassen. Es gibt eine ganze Serie von unumstrittenen Anpassungen, sei es ans übergeordnete Recht – Stichwort «Nationalstrassen» –, sei es bezüglich Erleichterung der Arbeit für das Amt für Verkehr. Herr Traber (*Markus Traber, Chef des Amtes für Verkehr*) ist hier, er verfolgt die Debatte (*von der Tribüne aus*), er muss am Schluss den ganzen Vollzug orchestrieren. Ich glaube, wir hätten hier einiges in diesem Gesetz, in dieser grossen Teilrevision für das Amt für Verkehr leisten können, als Erleichterung für die Arbeit, für den Vollzug und auch eine Effizienzsteigerung.

Genau gleich positiv betroffen wäre das Tiefbauamt, und wir hätten sicher auch eine längst fällige Klärung bei den Grundeigentümerbeiträgen sanktionieren können. Auch das hätte den Vollzug entsprechend erleichtert. Es ist also wirklich eine verpasste Chance. Ich bedaure das ausserordentlich und plädiere für zweimal Eintreten.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): 2009, vor ziemlich genau zehn Jahren, ist der Uetlibergtunnel für den Verkehr freigegeben worden, und dank dieses Bauwerks muss sich der Transitverkehr seitdem nicht mehr durch die Stadt Zürich zwängen, sondern kann die Stadt sehr bequem umfahren. Die Weststrasse, eine der grössten verkehrspolitischen Sünden in der Stadt Zürich wurde schliesslich nach Jahrzehnten übertriebener und massivster Verkehrsbelastung von einer Transitachse in eine Quartierstrasse abklassiert. Und entstanden ist im Sihlfeld ein neues innovatives und trendiges Quartierleben. Doch genau solche positiven Entwicklungsprozesse sind es offenbar, die das Misstrauen der Bürgerlichen im Kanton geweckt haben. Ungefähr zeitgleich mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels und der Westumfahrung sind SVP und FDP mit dem Versuch gestartet, den Einfluss des Kantons auf die städtische Verkehrspolitik auszudehnen und die Städte Zürich und Winterthur bei der Planung ihrer Strassen von überkommunaler Bedeutung und bei der Signalisation schlicht und ergreifend zu bevormunden. Der Vorwand war jedes Mal der gleiche: Seit der Eröffnung der Westumfahrung baut die Stadt Zürich angeblich die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr, insbesondere für den Durchgangsverkehr, zurück. Doch bis jetzt ist dieser Versuch der verkehrspolitischen Bevormundung der Städte durchs Band gescheitert, und die vorliegende PI Gantner sowie die PI Trachsel sind hoffentlich der letzte Akt in diesem schon zehn Jahre dauernden verkehrspolitischen bürgerlichen Trauerspiel.

Die beiden Vorstösse sind überdies ohne Not und ohne Verständnis für die städtische Verkehrsplanung eingereicht worden. Die meisten Stadtteile in der Stadt Zürich sind bedeutend älter als der motorisierte Individualverkehr. Sie sind nicht wie die ländlichen Einfamilien-Hüsli der 70er-Jahre, diese Stadtteile sind nicht für das Auto gebaut worden. Deshalb können viele Stadtgebiete auch nur eine begrenzte Menge an Verkehr aufnehmen, und das ist halt einfach eine städtebauliche Tatsache. Und genauso ist es eine Tatsache, dass es zwischen Bellevue und Stampfenbachplatz für die Autos nur vier Übergänge über die Limmat gibt. Und ebenso ist es eine Tatsache, dass die Kapazität auf diesen vier Brücken für den MIV naturgemäss begrenzt ist. Da können die Anhänger der freien Fahrt noch so lange im städtischen Stau auf die Hupe drücken, die Kapazitäten werden sich dadurch nicht verändern. Schauen Sie, die beiden Städte Zürich und Winterthur haben eine jahrzehntelange hervorragende Erfahrung mit der sehr komplexen Aufgabe der Verkehrsplanung im dichtbesiedelten Siedlungsgebiet. Es wäre also nur kontraproduktiv, würde sich der Kanton in diese komplexen Aufgaben auch noch einmischen. Zudem kreierte die PI Gantner ein administratives Ungeheuer, Städte und Kanton müssten nämlich beide eine Planungsabteilung mit denselben Aufgaben betrauen. Es gäbe verfahrensmässig ein langwieriges Hin und Her zwischen den beiden Stellen, was schliesslich auf Kosten einer zügigen Verkehrsplanung ginge. Und so bliebe am Ende alles beim Gleichen, genauso wie übrigens mit der Anti-Stau-Initiative, die höchstens zur Zementierung des Status quo auf den Strassen in den Städten führt, aber zu keiner Veränderung im Sinne eines

besseren Nebeneinanders von ÖV, MIV, Velo und Fussverkehr. Was mit der PI Gantner am Ende hingegen bleibt, sind höhere Planungskosten beim Kanton für Aufgaben, welche die Städte bisher problemlos bewältigt haben.

Wir Grüne lehnen die beiden PI Gantner und Trachsel ab. Wir brauchen keine doppelte Planung für die Strassen auf städtischem Gebiet. Wir brauchen keine komplizierten, nicht zielführenden Verfahrens- und Genehmigungsschlaufen, nur damit der bürgerliche Traum der freien Fahrt durch dichtes Siedlungsgebiet weitergeträumt werden kann. Dieser Traum nämlich ist sowieso bald ausgeträumt, Durchfahrtsstrassen durch dichtbesiedelte Gebiete gehören heute immer mehr der Vergangenheit an. Beenden wir also dieses rückwärtsgewandte verkehrspolitische Trauerspiel und schauen wir in die Zukunft. Sie gehört in den Städten dem Fussverkehr. Sie gehört dem Veloverkehr. Und diese Zukunft gehört in den Städten auch dem öffentlichen Verkehr. Dieser nämlich entlastet die Strassen wirklich und hilft, die gesundheitsschädigende Lärm- und Schadstoffbelastung in den Quartieren zu senken. Auf diese Weise erhöhen wir nicht nur die Lebensqualität in den Städten, sondern reduzieren auch unseren Ausstoss an schädlichen Treibhausgasen. Und das, Letzteres, ist dringend nötig. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Zuerst zur PI Trachsel: Die Kompetenzen bezüglich Strassenprojekte von überkantonaler Bedeutung müssen klar geregelt werden, mit klaren Vorgaben. Die Städte Winterthur und Zürich kennen die Verhältnisse in ihren Gebieten am besten und wissen auch, welche innerstädtischen Stellen bei einem Strassenprojekt einbezogen werden müssen. Selbstverständlich müssen die kantonalen und städtischen Bedürfnisse berücksichtigt und gemeinsame Lösungen gefunden werden. Die Städte Zürich und Winterthur dürfen jedoch gegenüber den anderen Gemeinden nicht benachteiligt werden. Ebenfalls nicht einverstanden sind wir mit der Formulierung, dass die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr zu beachten ist, während die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und der Radfahrer nur angemessen zu berücksichtigen sind. Wir treten auf die PI Trachsel nicht ein.

Das Strassengesetz soll nun wirklich angepasst und ergänzt werden. Neben kosmetischen Änderungen in der PI Gantner gibt es auch weiterreichende Änderungen wie die, dass der Regierungsrat aufgefordert wird, alle zwei Jahre eine mittelfristige Planung für die Staatsstrassen und die Strassen mit übergeordneter Bedeutung vorzulegen. Als Stadtzürcherin stehe ich persönlich nicht hinter der Kompetenzbeschränkung der Städte Zürich und Winterthur. Dies ist jedoch meine persönliche Meinung. Wir treten auf die PI Gantner ein.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Weil die EVP und die Grünliberalen bei den Traktanden 5 und 6 die gleiche Haltung vertreten, äussere ich mich in meinem Votum im Namen beider Parteien.

Die Anwendung der Copy-Paste-Strategie ist ein praktisches Vorgehen, wenn eine Vorlage brauchbar ist und sich bewährt hat. Obwohl diese Methode bei der

PI 323 aus dem Jahr 2013 ebenfalls mehrheitlich angewendet wurde, überzeugt uns das Resultat trotzdem in keiner Weise. Gleiches gilt auch für die PI 299 aus demselben Jahr, die ebenfalls aus unserer Sicht keine wirklichen Fortschritte bringt. Denn das heutige Strassengesetz hat in seinen Grundzügen schon seit Jahrzehnten Bestand. Wer also an diesem herumschrauben will, muss sich seiner handwerklichen Fähigkeiten schon sehr gewiss sein. Gerade einer der zentralen Punkte dieses Gesetzes, die Kompetenzregelung zwischen den beiden Städten Zürich und Winterthur und dem Kanton, ist bestens eingespielt und etabliert. Sachlich betrachtet, macht es ohnehin am meisten Sinn, wenn Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet dieser Städte auch von diesen erstellt, ausgebaut und unterhalten werden. Denn sie sind es, die im Zusammenhang mit den Strassenbauten verschiedene kommunale Aufgaben zu erfüllen haben, zum Beispiel, wenn sich ein Gleisersatz aufdrängt oder Werkleitungen ersetzt werden müssen. Sollten die Strassenbauprojekte neu vom Kanton ausgearbeitet werden, würde dies für die kantonale Verwaltung bedeuten, zusätzliches Personal einstellen zu müssen. Das wäre vielleicht nicht weiter dramatisch, wenn auf der anderen Seite Personal eingespart werden könnte. Doch das ist kaum möglich – wir haben es gehört –, da mit dem komplizierten Doppelplanungsverfahren ein erhöhter Koordinationsaufwand entsteht.

Dass die Kommunikation zwischen Kanton und den Städten punktuell noch Luft nach oben hat, stellen wir nicht in Abrede. Das rechtfertigt aber noch keine Gesetzesänderung. Hinzu kommt die Gefahr, dass widersprüchliche Entscheidungen gefällt werden. Die Folgen: mehr Rechtsstreitereien, mehr Verzögerungen bei Strassenbauprojekten und mehr unkoordinierte Baustellen. Ist das tatsächlich im Sinn der Gaspedalfreunde, die bereits bei kleinsten Wartezeiten vor einem Rotlicht in Schnappatmung verfallen? Das kann es wohl nicht sein.

Die EVP und die GLP sehen bei diesen beiden PI jedenfalls eine Vielzahl von Nachteilen und Rückschritten und werden darum auf diese nicht eintreten.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die PI Trachsel sowie auch die PI Gantner haben im Kern beide die gleichen Bestrebungen zum Inhalt und reihen sich dabei auch in eine Reihe von politischen Gehässigkeiten der letzten Legislatur gegen die beiden grössten Städte unseres Kantons ein. Sie wollen die Städte in ihren Kompetenzen in der Strassenplanung beschneiden und wollen dies mit einer Verkomplizierung der Planungsverfahren verwirklichen. Frei nach der Devise «Freie Fahrt für freie Bürger» sollte hier den Städten die politische Doktrin des Kantons – zumindest der letzten Legislatur beziehungsweise, wenn man die jetzige Regierung anschaut, auch immer noch dieser Legislatur – aufgezwungen werden, obwohl die Städte die spezifisch städtischen Probleme am besten kennen und die planerische Gesamtsicht dafür auch haben. Aber gemäss den Initianten soll die ländliche politische Mehrheit freie Fahrt in die Stadt haben. Sie müssen sich dabei auch nicht um den entstehenden Mehrverkehr der Städte sorgen.

Wir von der Alternativen Liste, AL, lehnen solche Bestrebungen seit jeher ab und respektieren die Kompetenzen der Städte Winterthur und Zürich. Wir lehnen daher die beiden PI ab und bitten Sie, es uns gleichzutun.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Wo ist der Konfliktpunkt? Es geht um die Planungs- und Finanzkompetenzen in Bezug auf die sogenannten überkommunalen Strassen in den Städten Zürich und Winterthur. Wenn vorhin erwähnt wurde, dass dies bestens eingespielt und bewährt sei, muss ich klar widersprechen: In der Vergangenheit haben sich hier handfeste Differenzen ergeben, wo sich Kanton und Stadt nicht wirklich gefunden haben. Überkommunale Strassen sind zentrale Verkehrswege für den Kanton und nicht nur für die Stadt und gehören dem Kanton. Entsprechend stellt er auch die Finanzierung sicher. Wieso soll er hier keine Mitsprache haben? Aus praktischen Gründen – Werkleitungen und so weiter, Koordination mit anderen Projekten in den Städten – macht es aber durchaus Sinn, dass die Planung und Ausfertigung an die Städte delegiert und mit Pauschalen kompensiert wird. Die PI Gantner will dies nicht vollständig auf den Kopf stellen, wie dies vorher ausgeführt wurde. Hingegen will sie die Mitsprache des Kantons sicherstellen, schliesslich kommen die finanziellen Mittel auch von dort. Bei Grossprojekten kann – und das ist keine Muss-Formulierung, sondern es ist eine Kann-Formulierung – die Planung, wo sinnvoll, an den Kanton übertragen werden. Das Gesetz lässt hier Spielraum offen, ob der Kanton dies wirklich wahrnehmen will. Deshalb verstehe ich die Aufregung der links-grünen Seite nicht. Wenn wir auf das Beispiel «Weststrasse» eingehen, das Thomas Forrer erwähnt hat, dann zeigt das ja, dass der Kanton durchaus bereit ist, die Hoheit komplett abzugeben, wenn die Strasse nicht mehr diese Bedeutung hat. Und der Uetlibergtunnel zeigt, dass man Probleme in der Stadt durchaus mit sinnvollen Umfahrungen lösen kann. Dies bedingt aber auch die Bereitschaft für entsprechende Strassenbauprojekte, und die vermisse ich auf der links-grünen Seite.

Mit dem Gesetz werden lange bestehende Pendenzen erledigt und sinnvolle, den konkreten Projekten anpassbare Planungs- und Finanzierungsstrukturen geschaffen. Es ist augenfällig, dass Links-Grün keine Verbesserungen wollen, sonst hätten sie sich mit Minderheitsanträgen engagiert.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Christian Schucan, da muss ich doch in einigen Punkten widersprechen:

Erstens, zum eingespielten Planungsverfahren: Ja, vor vielen Jahren gab es einige Differenzen, primär am Bellevue und vielleicht noch an ein paar anderen Punkten. Aber das ist um die zehn Jahre her, und in den letzten fünf, sechs Jahren ist nach meiner Beobachtung das Zusammenspiel zwischen Stadt und Kanton sehr gut und funktioniert.

Noch ein Punkt, den du erwähnt hast, ist wirklich kreuzfalsch: Du hast gesagt, die Strassen überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur gehörten dem Kanton. Das ist falsch. Diese Strassen gehören den Städten. Das ist ein Unterschied zwischen Zürich und Uetikon, das ist einfach so.

Und dann sprichst du davon, dass die Mitsprache sichergestellt werden müsse. Die Mitsprache ist heute sichergestellt. Die Städte planen die Strassen überkommunaler Bedeutung und der Kanton spricht mit und genehmigt die Pläne am Schluss. Also das ist heute schon gegeben.

Und dann noch eine Analogie: Du sagst, der Uetliberg sei eine gute Umfahrungsmöglichkeit um die Stadt herum. Ja, das unterstütze ich auch, und das gilt auch für andere Strassen. Aber die Umfahrung für den Rosengarten ist eben nicht der Rosengartentunnel, sondern der Gubristtunnel.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal: Ich muss dir widersprechen: Wenn die überkommunalen Strassen nicht dem Kanton gehören würden, dann müsste der Kanton beispielsweise im Zusammenhang mit dem Rosengarten-Projekt das Eigentum an der Rosengartenstrasse nicht der Stadt abtreten. Das kannst du in der entsprechenden Vorlage (5326) nachlesen.

Und ja, es gibt durchaus noch Konfliktpunkte, nämlich dort, wo sich die Stadt abschottet und überkommunale Strassen an der Stadtgrenze blockiert. Es gibt durchaus – leider – noch Durchgangsverkehr. Als Vertreter der Zürichseeregion würde ich gerne um die Stadt herumfahren, was leider häufig nicht möglich ist. Wenn ich auf die linke Zürichseeseite muss, dann brauche ich die Bellevuestrasse und da stehe ich dann regelmässig – nicht nur in der Rushhour – im Stau.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Erlauben Sie mir hier an dieser Stelle einige grundsätzliche Bemerkungen: Grundsätzlich möchte ich Ihnen versichern, dass wir in den letzten Jahren sehr motiviert gearbeitet haben, mit einem motivierten Amt für Verkehr, mit einem motivierten Amtschef, Markus Traber – ihn möchte ich hier speziell erwähnen – und, so glaube ich, auch erfolgreich gearbeitet haben. Das heisst, wir konnten gut arbeiten. Entsprechend konnten wir in den letzten Jahren auch erfolgreich Projekte vorantreiben. Ich spreche vom Projekt «Rosengartentram und -tunnel», ich spreche aber auch von der Umfahrung Grüningen oder von der Umfahrung Eglisau. Auch hat die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich in den letzten Jahren diese Politik eigentlich immer unterstützt. Ich denke an all die Vorhaben im öffentlichen Verkehr, die Limmattalbahn, das Tram Hardbrücke, die Umfahrung Obfelden/Ottenbach. Ich erwähne den neuen Verfassungsartikel zum Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative oder auch, was das Thema «Reduktion des Verkehrsfonds» betrifft. Ich glaube, hier konnten wir gute Arbeit leisten. Beim Grossprojekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» – das darf ich hier ausdrücklich sagen – profitieren wir von einer sehr guten und auch konstruktiven Zusammenarbeit zwischen der Regierung und dem Zürcher Stadtrat. Das Grossprojekt zeigt aber gleichzeitig auch die heutigen Grenzen

solcher Strassenprojekte auf: Es basiert auf einem Spezialgesetz, das heisst, wir mussten dafür extra ein Gesetz erarbeiten. Es stellt sich deshalb natürlich schon die Frage, mit welchen Instrumenten wir auch in Zukunft eine gute Verkehrspolitik für Bevölkerung und Wirtschaft sicherstellen wollen und wie wir auch in Zukunft leistungsfähige, aber auch nachhaltige Verkehrsangebote anbieten können. Eine vergleichbare Situation, wie wir es beim Rosengartentram und Rosengartentunnel haben, haben wir im Moment übrigens auch in Winterthur mit der Frage der Neuerschliessung von Neuhegi-Grüze. Auch hier müssen wir zusammenarbeiten, der Stadtrat von Winterthur und die Zürcher Regierung, mein Amt für Verkehr. Und auch hier überlegen wir uns nun, ob wir halt allenfalls ein Spezialgesetz erlassen müssen, ob dies zielführender wäre für dieses Grossprojekt, analog dem Rosengarten-Projekt. Ich denke, hier hätten wir Verbesserungspotenzial.

Das Strassengesetz delegiert heute den beiden Städten Zürich und Winterthur ja wesentliche Aufgaben im Bereich von Erstellung, Ausbau und Unterhalt von Staatsstrassen. Das wollte der Regierungsrat bereits bei der Vorlage im Jahr 2008. Damals hat er gesagt, dass er das zum Teil so nachvollziehen kann, aber eben nicht im ganzen Umfang. Der Regierung war es immer ein Anliegen, dass im Rahmen der Bauprogramme auch die Grossprojekte in den Städten Zürich und Winterthur ein Teil davon sind. Auch war es der Regierung immer ein Anliegen, dass solche Grossprojekte, welche ja von erheblicher finanzieller Bedeutung sind, auch vom kantonalen Souverän beurteilt werden können. Immerhin machen die beiden Städte in der Erfolgsrechnung knapp 20 Prozent des gesamten kantonalen Budgets für Staatsstrassen aus. Ich mache auch keinen Hehl daraus, dass ich mir bei einzelnen städtischen Projekten zum Teil eine stärkere Mitwirkung wünschen würde oder gewünscht hätte, wenn man die Eintretensvoten hört. Damit ist die Aufgabenteilung natürlich nicht im Grundsatz infrage gestellt.

Was die kantonale Signalisationsverordnung anbelangt, da möchte ich doch darauf hinweisen, dass es ein Interesse wäre, die Kapazität in dem Sinne umfassend zu beurteilen, dass es um die Leistungsfähigkeit, den Ausbau der Strasse, aber auch um die Signalisierung geht. Was auch immer Sie hier entscheiden, für mich wäre es sicher klar gewesen, dass die Städte beziehungsweise der Stadtrat von Zürich und Winterthur nochmals zu einer angepassten Signalisationsverordnung das rechtliche Gehör gehabt hätten, das habe ich den beiden Städten schon vor vielen Monaten zugesichert. Ich denke also, es gibt Verbesserungspotenzial, vor allem bei den Grossprojekten.

Dann hat diese Vorlage noch einen Vorteil: Neu würde auch eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit der Kanton aus dem Strassenfonds kommunale Gesamtverkehrsprojekte finanzieren könnte. Das wäre dann so quasi ein kantonsinternes Agglomerationsprogramm und dafür haben wir heute insbesondere für die Städte und die Gemeinden keine Grundlage. Deshalb hat die Regierung auch gesagt, dass sie bei der PI Gantner für Eintreten ist.

Was die PI Trachsel anbelangt, ist ganz klar, dass wir der Meinung sind, es brauche diese gesetzliche Verankerung, wie es jetzt dem Gegenvorschlag entspricht, nicht. Die ursprüngliche PI Trachsel hat die Regierung ganz klar abgelehnt.

Erlauben Sie mir noch eine Schlussbemerkung, was auch immer Sie in den nächsten Minuten entscheiden werden: Ich werde mich selbstverständlich zusammen mit meinem Amt für Verkehr – meinem motivierten Amt für Verkehr – weiterhin dafür einsetzen, dass wir leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen haben, sei es im öffentlichen Verkehr, sei es aber auch für die Strassen, und selbstverständlich auch für unsere Bevölkerung und unsere Wirtschaft und selbstverständlich auch unter Einbezug neuer Mobilitätsformen, auch mittels Nutzung der Chancen der Digitalisierung, wie wir das ja in den Legislaturzielen verordnet haben, und selbstverständlich – last but not least – in einem grossen Sinne für eine weiterhin konstruktive Zusammenarbeit mit den Zürcher Gemeinden und mit unseren beiden grossen Städten Zürich und Winterthur. Herzlichen Dank.

Ratspräsident Dieter Kläy: Wir kommen jetzt zur getrennten Abstimmung über die beiden Nichteintretensanträge.

Vorlage 299a/2013

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Daniel Sommer:

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und nicht auf die Vorlage 299a/2013 einzutreten.

Vorlage 323a/2013

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Thomas Forrer, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Daniel Sommer:

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und nicht auf die Vorlage 323a/2013 einzutreten.

Die Geschäfte 5 und 6 sind erledigt.