

7. Strassengesetz § 30

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. August 2018
zur parlamentarischen Initiative Robert Brunner

KR-Nr. 321a/2013

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Nun geht es zu etwas anderen Gefilden im Strassenbereich. Mit dieser PI sind wir nur noch teilweise im Strassenbereich unterwegs und haben Wirkung in Richtung Finanzausgleich. Um was geht es in der PI Brunner?

Die Gelder der Strassenfonds sind bekanntlich zweckgebunden. Der Initiant stört sich daran, dass, obwohl es eigentlich genügend zweckgebundene Mittel hätte, bei den Gemeinden für den Unterhalt der Gemeindestrassen erhebliche Steuermittel verwendet werden müssen.

Was fordert nun die abgeänderte PI der KEVU-Minderheit? Sie fordert Folgendes: Der Kanton leistet den Gemeinden einen Kostenanteil für den Unterhalt der Gemeindestrassen. Massgebend ist die Anzahl Kilometer Gemeindestrassen, die vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können. Dieser Kostenanteil an die Gemeinden muss mindestens 20 Prozent der jährlichen Strassenfondseinlagen entsprechen. Konkret bedeutet dies in Zahlen, dass in der Grössenordnung von rund 80 Millionen Franken pro Jahr aus dem Strassenfonds verwendet werden müssen.

Die Mehrheit lehnt die PI ab, dabei gab es allerdings zwei unterschiedliche Gründe, wieso die KEVU-Mehrheit der Meinung war, dass man diese PI so nicht unterstützen sollte. Ein Teil der Mehrheit macht geltend, dass die Motorfahrzeugsteuer eine kantonale Steuer ist und entsprechend auch für kantonale Aufgaben eingesetzt werden soll. Wird ein Teil des Ertrags an die Gemeinden abgegeben, wird dadurch nicht nur der erst vor kurzem geschaffene innerkantonale Finanzausgleich infrage gestellt, sondern es werden am Schluss erheblich weniger Mittel für grosse kantonale Strassenvorhaben vorhanden sein. Da der Strassenfonds ein Fonds im Eigenkapital ist, würden hohe Entnahmen für die Projekte und für den Strassenunterhalt von Gemeinden direkt auf die Staatsrechnung, also die Erfolgsrechnung durchschlagen. Dies ist aufgrund der finanziellen Situation fragwürdig. Ein anderer Teil der Mehrheit ist sich in erster Linie nicht sicher, ob die Mittel, welche man in den Städten und Gemeinden zusätzlich zur Verfügung stellt, dann auch tatsächlich dem motorisierten Individualverkehr zugutekommen. Entsprechend stellen sie infrage, ob dann noch sichergestellt sei, dass die verursachergerechte Mittelverwendung tatsächlich gewährleistet ist.

Eine Minderheit der KEVU befürwortet die abgeänderte PI. Es widerspricht gemäss ihrer Meinung dem Verursacherprinzip, dass der Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen vollständig aus ordentlichen Steuern finanziert werden. Eine Abgeltung eines Teils der Unterhaltskosten entlastet die Gemeindefinanzen. Der Saldoüberschuss beim Strassenfonds in der Grössenordnung von zwischen 75 und 95

Millionen Franken pro Jahr macht die von der PI geforderte Entnahme von circa 80 Millionen Franken erträglich. Die PI schafft des Weiteren bewusst Spielraum für eine Diskussion des innerkantonalen Finanzausgleichs.

Die Regierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass wohl die Mittel aus den Verkehrsabgaben längerfristig nicht mehr genügen würden, wenn dieses Geld auch noch für die Gemeindestrassen verwendet wird, wenn man die geplanten Vorhaben nach wie vor umsetzen möchte. Unter Umständen würde dies bedeuten, dass man die Verkehrsabgaben erhöhen müsste. Weiter würde es, wie vorher schon erwähnt, einen Einfluss auf die Erfolgsrechnung des Kantons haben, weil der Strassenfonds ein Fonds im Eigenkapital ist. Weiter führte die Regierung in ihrer Stellungnahme aus, dass es im neuen Finanzausgleich ja den geografisch-topografischen Sonderausgleich gibt. Dieser wurde eingeführt, damit eben genau Gemeinden mit einer speziellen Topografie, also zum Beispiel Flächengemeinden mit im Vergleich vielen Strassen, für diese höheren Aufwendungen entschädigt würden.

Am 9. September 2019 werden wir beim Finanzausgleich ja darüber sprechen, wie man die sozial stark belasteten Gemeinden entlasten kann; das sind eher Zentrumsgemeinden. Diese PI wird insbesondere die ländlichen, flächengrossen mit tiefer Bevölkerungsdichte am stärksten entlasten. Diese haben pro Einwohner am meisten Gemeindestrassen. Unter Umständen muss man sich in Zukunft, falls es dann einmal zu einer neuen Diskussionen über den innerkantonalen Finanzausgleich kommt, ins Gedächtnis rufen, was wir heute bei dieser PI beschlossen haben.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen, die PI in der geänderten Form abzulehnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Bei einzelnen Gemeindevertretern auch in diesem Rat dürfte die Initiative auf Sympathien stossen, wird doch so neben dem Finanzausgleichsgesetz ein zusätzlicher Topf geöffnet: Die Umverteilung greift durch. Vor allem die Städte werden das Millionengeschenkt des Kantons gerne annehmen. Ob das Geld für den Strassenunterhalt eingesetzt würde, ist dabei jedoch stark zu bezweifeln. Das ruft entsprechend nach gewissen Erhebungen und Kontrollen. Das ist personalintensiv und teuer. Ebenso sind Rechtshändel zwischen den Gemeinden und dem Kanton absehbar. Es ist ein weiterer Versuch, den Strassenfonds zu plündern. Das Ziel ist klar: Man will den Fonds kleinhalten, denn neue Strassen braucht es ja nicht laut der Ideologie von gegenüber (*gemeint ist die linke Ratsseite*). Die gleichen Kreise, welche die Einmischung des Kantons bei der PI Gantner kritisiert haben, vermischen hier die Zuständigkeiten und ritzen an der Gemeindeautonomie. «Wer zahlt, befiehlt» gilt hier offenbar nicht mehr.

Wir empfehlen Ihnen, die PI abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Strassenfonds ist ein Sorgenkind von einigen von uns hier im Kantonsrat, und das auf beiden Ratsseiten. Wir haben die Sorge, dass

der Fonds zu gut gefüllt ist und jährlich wächst, da er starke Einlagen bekommt. Mit dieser PI haben wir eine Lösung, um den Strassenfonds endlich nicht mehr weiter wachsen zu lassen. Und wir können gleichzeitig die Kostenwahrheit im Verkehr verbessern. Die PI Brunner verlangt einfach, dass 20 Prozent der Einlage nicht auf die hohe Kante gelegt, sondern für den Unterhalt der Gemeindestrassen genutzt wird. Denn diese werden bis jetzt zu 100 Prozent von den allgemeinen Haushalten der Kommunen bezahlt. Darum zahlen auch Menschen wie ich – ohne Auto – mit, um unsere Gemeindestrassen zu finanzieren. Durch diese 20 Prozent aus dem Strassenfonds wird berücksichtigt, dass die Autos auch die Gemeindestrassen am stärksten belasten.

Diese Änderung ist einfach und klar und fördert die Kostenwahrheit. Darum werden wir sie klar unterstützen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP lehnt mit der Mehrheit der KEVU die parlamentarische Initiative Brunner ab – ja, kein Wunder –, und dies, obwohl wir durchaus Sympathien für diese PI gehabt haben. Sie erscheint auf den ersten Blick durchaus sympathisch, der Vorschlag einer Mitbeteiligung des Kantons am regulären Unterhalt von Gemeinden erschien uns prüfenswert. Dies gerade auch angesichts der Tatsache, dass der Kanton gemäss der Regelung im Strassengesetz ja in ausgesuchten Notfällen, beispielsweise bei Elementarschäden, den Gemeinden mit einem Anteil Hilfe leisten kann.

Die PI Brunner geht nun deutlich darüber hinaus. Der Kanton soll die Gemeinden ganz regulär wiederkehrend beim Unterhalt ihrer Gemeindestrassen unterstützen. Ich habe es gesagt, die PI wurde damals auch mit den Stimmen der FDP vorläufig unterstützt. Wir wollten diese Vorlage geprüft haben, gerade auch im Hinblick auf das Verursacherprinzip. Mittlerweile haben die Diskussionen aber gezeigt, dass bei dieser Vorlage doch einige Schwachpunkte drin sind. Uns stört es, dass beispielsweise bereits auf der Verordnungsstufe – das war ja der ursprüngliche Antrag – versucht wurde zu argumentieren, dass mit den Pauschalen eine schlanke Regelung gefunden wurde. Das musste man korrigieren, man hat gemerkt, dass sich das so nicht umsetzen lässt. Wir sind froh, dass man mit dem nun vorliegenden Vorschlag zumindest Klarheit schaffen konnte. Nun soll also bereits auf Gesetzesstufe geregelt werden, wie denn die Verteilung der Mittel erfolgen soll.

Selbstverständlich unterstützen wir von der FDP die Gemeinden, trotzdem lehnen wir die PI Brunner ab. Ich muss etwas ausführen, warum: Vorlagen, die nach dem sogenannten Giesskannenprinzip funktionieren – und wenn ich dich anschau, Röbi (*Robert Brunner*), dann wirst du mir vielleicht mit den Schulen kommen –, solche Vorlagen lehnen wir ganz grundsätzlich ab. Das mit den Schulen wäre natürlich eine völlig falsche Analogie, es hat mit den Schulen, obwohl ich das schon ausgeführt habe, gar nichts zu tun. In der Behandlung der KEVU hat sich gezeigt: Es ist eine Vorlage, die nach dem Giesskannenprinzip funktioniert. Es geht nicht darum, konkrete Bedürfnisse in ausgesuchten Notfalllagen abzudecken, sondern es wird allen Gemeinden ein bisschen etwas gegeben. Und selbst wenn die flächendeckende Unterstützung der Gemeinden nicht das Ziel der Vorlage gewesen

wäre, sondern eben eine eingeschränkte, auf finanzschwache Gemeinden ausgerichtete Unterstützung, dann stünde sie noch immer in krassem Gegensatz zum neuen Finanzausgleichsgesetz. Damals, im Jahr 2012, als der neue Finanzausgleich kam – und das muss jetzt auch den Befürwortern der PI Brunner klar sein –, wurde bereits deutlich, dass zweckgebundene Beiträge an die Gemeinden ganz grundsätzlich nicht mehr ausgeschüttet werden können, das ist nämlich mit dem neuen Finanzausgleich nicht mehr vorgesehen. Es wurde damals aber auch geregelt, dass die vormaligen Staatsbeiträge für den Unterhalt von Gemeindestrassen für finanzschwache Gemeinden durch eine pauschale Zahlung aus dem Strassenfonds an den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich ersetzt wurden. Wofür Gemeinden, die diesen geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich erhalten, die Mittel verwenden, entscheiden sie selbst. Die Neuregelung ist nicht mehr projektgebunden, sondern zweckfrei. Und für einen generellen Ausgleich zwischen den Gemeinden – das muss ich Ihnen ja nicht erzählen – sorgt im Allgemeinen schon der innerkantonale Finanzausgleich als solcher. Eine weitere Sonderlastenaufteilung, eine eigentliche Nische im innerkantonalen Finanzausgleich brauchen wir nun wirklich nicht auch noch.

Es zeigt sich, dass dieses an sich prüfenswerte Anliegen auch in der Umsetzung zu ganz grossen Problemen führen kann. Und da hat die Gegenseite bei den vorherigen Geschäften eben so argumentiert, dass man keine Bürokratiemonster will. Genau diese Vorlage führt eben auch nicht dazu, dass es schlanker wird. Zum einen muss ja die ursprünglich als Schlankmacherin in der Vorlagenumsetzung angedachte Pauschale fallengelassen werden. Nun sollen die Gemeindebeiträge aufgrund von nachzuweisender Anzahl Kilometern Gemeindestrassen, die vom MIV befahren werden können, ausgerichtet werden. Wir stehen nun aber genau da, wo wir eigentlich nicht hinwollten, bei einer verwaltungstechnisch komplizierten und aufwendigen Umsetzung. Es braucht eine fast metergetreue Trennung von kantonalen, kommunalen und privaten Strassen. Strassen mit Fahrverbot und Waldstrassen müssen ausgeschieden werden. Sie bekommen ja keine Beiträge nach dem Willen der Initianten. Es braucht ein Nachtragen der Strassenzustände, das Verfügen der Beiträge und auch das Führen eventueller Rechtsfälle gegen eben diese Verfügung. Wer da noch an eine schlanke Umsetzung glaubt, der träumt.

Sodann hat für die FDP, wie bereits erwähnt, die vor allem seit dem Finanzausgleichsgesetz 2012 neu und sauber aufgestellte Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden grosse Bedeutung. Deren austariertes Gleichgewicht wollen wir hier nicht stören. Zudem unterhält und finanziert der Kanton bereits ein engmaschiges Strassennetz über den kantonalen zweckgebundenen Strassenfonds. Und über die Kantonsstrassen hat er die kantonale Hoheit. Gemeindestrassen hingegen gehören in die Hoheit der Gemeinden, die somit nach unserem Willen auch für deren Finanzierung in Bezug auf den Unterhalt aufzukommen haben. Ansonsten müsste man wohl wieder einmal über die Systematik der Hoheitsrechte auf den Strassen diskutieren. Und man stelle sich den Aufschrei vor, wenn man da hinget und sagt «Wer bezahlt, der befiehlt auch wirklich, und zwar in allen

Gemeinden, auch in den Städten». Die Fragen aller solcher Auswirkungen auf den Finanzausgleich ist für uns zentral. Der Finanzausgleich ist jenes übergeordnete Gesetz, das die Finanzströme zwischen dem Kanton und den Gemeinden regelt, und sollte aus unserer Sicht nicht torpediert werden. Wenn wir hier mit einer Spezialgesetzgebung hineingrätschen, dann stellt sich aus unserer Sicht ganz klar die Frage der Verfassungskonformität.

Und zuletzt möchten wir auch noch auf die Finanzierung hinweisen. Der Strassenfonds ist zwar – das haben wir bereits mehrfach gehört heute Morgen – sehr gut geüffnet. Das freut uns angesichts der grossen anstehenden Ausbauten, aber auch Umfahrungsprojekte. Weniger Freude hingegen macht uns an der vorliegenden PI – das kommt zu allen anderen Gründen auch noch hinzu –, dass mindestens 20 Prozent der Einnahmen aus dem Strassenfonds nun für den Unterhalt der kommunalen Strassen zu reservieren sei. Da stellt sich uns die Frage: Wo hört denn dieses «mindestens» auf? Bei 21 Prozent? Oder wollen wir darüber hinausgehen? Die eingeläutete Plünderung des Strassenfonds setzt sich hier fort.

Ich habe das bereits gesagt, ein grosses Problem ist für uns auch die Finanzierung. Die Überträge an die Gemeinden, sollte denn die PI Brunner tatsächlich so umgesetzt werden, sind sofort budgetwirksam. Der Staatskasse würden also jährlich gegen 90 Millionen Franken fehlen, mit den direkten Konsequenzen auch für den mittelfristigen Ausgleich. Und was auf der kantonalen Seite den Staatshaushalt wiederkehrend belastet, garantiert uns in den Gemeinden noch keine Steuerentlastung. Ich habe nämlich noch nie gehört, dass Gemeinden dann tatsächlich bereit wären, die kommunalen Steuern zu senken, also das, was sie bekommen, direkt an Steuersenkungen weiterzugeben.

Ich habe es gesagt, alle diese Punkte und die offenen Fragen, wie beispielsweise zur Verfassungskonformität, aus all diesen Gründen ist die FDP nicht bereit, die PI Brunner zu unterstützen. Wir lehnen sie, wie bereits gesagt, ab. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Das Anliegen, die Gemeinden an den Einnahmen des Strassenfonds zu beteiligen, hat es 2011 schon einmal zu einer Mehrheit in diesem Rat geschafft. Nach Irrungen und Wirrungen, die wohl vonseiten der Grünen noch näher beschrieben werden, wurde das Anliegen aber gebodigt und damit zum Totengräber der Strassengesetzrevision. Die Grünliberalen und die EVP ärgern sich immer, wenn behauptet wird, der motorisierte Individualverkehr würde seine Kosten vollständig selber decken, ja, sogar die Autofahrer seien die Milchkuhe der Nation. Diese Falschaussage hält sich hartnäckig, gerade weil dem Strassenfonds und damit den Autofahrenden nur ein Teil der Kosten verrechnet wird. Die restlichen Kosten werden über die Krankenkasse, Natur- und Heimatschutzfonds oder über die allgemeinen Steuermittel der Gemeinden gedeckt. Zum ersten Teil, den externen Kosten an Mensch, Natur und Bauwerken, haben wir heute (*mit KR-Nr. 340a/2012*) schon einen Grundsatzentscheid gefällt. Nun fehlt uns noch die Korrektur bei den Kosten, die aus den allgemeinen Steuermitteln der Gemeinden stammen. Im Sinne der Kostentransparenz war mir dies schon

immer ein Anliegen, aber seit ich auch einen Gemeindehut trage (*als Gemeindepräsidentin*), natürlich umso mehr. Und hier möchte ich noch ein Wort zu Christian Lucek und auch zu Barbara Franzen verlieren: Es ist sicher nicht so, dass die Gemeinden den Strassenbau oder Strassenunterhalt vernachlässigen würden, wenn sie neu einen Beitrag dafür erhalten würden. Es ist auch nicht so, dass diese Beiträge ein Geschenk des Kantons an die Gemeinden wären, sondern es ist eine gerechte Beteiligung der Gemeinden an den Einnahmen, die der Kanton von den Automobilisten für die Strassen erhält, genauso, wie die Kantone auch an den Einnahmen des Bundes mitbeteiligt werden. Es braucht für den Ausgleich zwischen Kanton und Gemeinden aber keinen aufwendigen Controlling-Mechanismus, sondern eine pauschale Abgeltung, die auf der Länge der Gemeindestrassen beruht.

Die GLP und die EVP sehen hier keine Probleme, wie sie vorhin aufgeworfen wurden, und werden den Minderheitsantrag klar unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wenn wir die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf Kantons- und Gemeindeebene diskutieren, dann streben wir einen Kostendeckungsgrad in der Grössenordnung von zwei Dritteln an. Wenn wir die Finanzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantons- und Gemeindeebene anschauen, dann ist der Kostendeckungsgrad noch nicht einmal 50 Prozent. Der Kostendeckungsgrad dürfte irgendwo bei 40 Prozent liegen. Eine exakte Berechnung wäre sicher möglich, die Daten sind vorhanden. Wir haben die Antwort auf die Anfrage Heierli (*Daniel Heierli*) für die GEFIS-Daten (*Gemeindefinanzstatistik*) der Jahrgänge 2012 bis 2014 (*KR-Nr. 265/2015*). Im Schnitt dieser drei Jahre wurden in der Gemeinderechnung 474 Millionen Franken in der Erfolgsrechnung verbucht als Aufwand der Strassenrechnung. Die Aufwände des Kantons liegen regelmässig zwischen 300 und 320 Millionen Franken. Diese Grössenordnung dürfte auch heute noch zutreffen. Und wenn ich mich daran erinnere, wie die Sprecher der FDP sich jeweils bei der ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*) in Prozentpunktlein beim Kostendeckungsgrad verbeissen, dann staune ich also schon, wie Sie da einen Kostendeckungsgrad von 40 Prozent einfach tolerieren und wir nur gerade die 12 Millionen Franken aus dem Strassenfonds in den Finanzausgleich schieben.

Wenn wir 20 Prozent der Einlagen in den Strassenfonds an die Gemeinden weiterleiten für deren Unterhalt an den Gemeindestrassen, müssen wir noch nicht einmal die Verkehrsabgaben erhöhen. Wir haben Jahr für Jahr Überschüsse im Rahmen von 100 Millionen Franken. Wir verlangen keine Erhöhung der Verkehrsabgaben, wir fordern nur eine etwas gerechtere Verteilung des Ertrags. Nun, wir haben es gesehen, es fliessen da bittere Tränen, wenn es um den Bestand des Strassenfonds geht. Lassen Sie uns also den Strassenfonds mit dem Verkehrsfonds vergleichen. Da können Sie sich dann die Tränen wieder abtrocknen. Stand 31. Dezember 2018 hatte der Strassenfonds bei einem Bestand von 1,1 Milliarden Franken und gemäss Angabe im Finanzbericht noch nicht durch Einlagen gedeckte Verbindlichkeiten von 1,2 Milliarden Franken; dies bei einem jährlichen

Überschuss von 100 Millionen Franken pro Jahr. Stand 31. Dezember 2018 hatte der Verkehrsfonds einen Bestand von 850 Millionen Franken und noch nicht durch Einlagen gedeckte Verbindlichkeiten von 2'129'000'000 Franken. Und trotzdem will die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh*) den Verkehrsfonds kürzen. Und beim Strassenfonds wehren Sie sich wie die Löwenmütter für ihre Jungen, damit der Kostendeckungsgrad des motorisierten Strassenverkehrs nicht verbessert wird. Das ist eine bescheidene Verbesserung des Kostendeckungsgrades des motorisierten Individualverkehrs. Die Verkehrsabgaben müssen nicht erhöht werden.

Und jetzt kommt das Beste: Sogar die Goldküstengemeinden bekommen jetzt endlich etwas aus dem Finanzausgleich. Barbara Franzen, ich sehe, du magst die Goldküstengemeinden nicht. Ich mag die (*Heiterkeit*), und darum sollen sie auch etwas bekommen. Und wenn du sagst, die Gemeinden würden den Steuerfuss nicht senken: Bei uns (*in Steinmaur*) macht die Strassenrechnung 300'000 Franken im Jahr aus. Und wenn da etwas kommt vom Kanton, dann erwarte ich schon, dass dein Kollege, der da vor dir sitzt (*gemeint ist Christian Müller*) einen Antrag auf 1 Prozent Steuerfussenkung stellt, und sonst werde ich den Antrag selber stellen (*Heiterkeit*).

Dann die Geschichte, dass die Strassen eine Sonderlast seien: Nein, die Strassen sind keine Sonderlast, man muss das nicht als Sonderlast annehmen. Strassen sind einfach eine Last, und zwar eine grosse für die Gemeinden. Und wir gehen auch nicht mit der Giesskanne vor, sondern wir gehen nach Länge des Strassennetzes vor. Die Gemeinden haben die Länge zu erheben, das ist eine einmalige Geschichte, da gibt einen kleinen Auftrag. Und Sie glauben gar nicht, wie schnell die das wissen, wenn sie nachher Rechnung an den Kanton stellen können (*Heiterkeit*).

Ich bitte Sie also um wohlwollende Unterstützung, damit für einmal auch etwas für die Goldküstengemeinden gemacht wird.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Die zusätzlichen Entschädigungen an die Gemeinden bedeuten hohe zusätzliche Kosten für den Kanton und eine Dezimierung – eine immense Dezimierung des Strassenfonds. Wir haben es gehört, um 80 bis 90 Millionen aus dem Strassenfonds geht es heute. Sie entsprechen einem grossen Teil der Einnahmen. Dadurch werden auch grosse, wichtige Projekte gefährdet. Die Unterstützung der Gemeinden für solche Fälle gibt es bereits mit dem innerkantonalen Finanzausgleich. Das Geld würde nach dem Giesskannenprinzip verteilt, das wollen wir nicht. Besonders die grossen Städte könnten sich über den zusätzlichen Geldsegen freuen, sie haben ja sicher das längste Strassensystem.

Wir unterstützen diese PI nicht.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Mit den Verkehrsabgaben bezahlt der Autofahrer all die Strassen im Kanton Zürich. Alle Strassen? Nein, nur 1500 Kilometer Staatsstrassen. Die Gemeindestrassen stellen ein Vielfaches davon dar, und

daran bezahlt der Autofahrer über die Verkehrsabgaben nichts. Es ist in dem Sinn eben auch nicht der Kanton, es sind die Automobilisten, die mit ihren Abgaben die Infrastruktur finanzieren, die sie benötigen. Deshalb ist es nur gerecht, wenn hier ein Beitrag geleistet wird, damit es zukünftig nicht mehr nur 1500 Kilometer Strassen sind, die sie finanzieren, sondern 1500 Kilometer Strasse und ein Anteil an die weitere Infrastruktur, die sie benötigen. Stimmen Sie der PI zu.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Stefan Hotz (*NZZ-Redaktor*) hat im Artikel zu dieser PI geschrieben, es sei das Pièce de Résistance. Ich musste nachschauen, was ein Pièce de Résistance ist: Es ist offenbar das Beste an der Mahlzeit, also das Dessert quasi, oder ein Opus magnum. Das wäre so ziemlich der einzige Vorstoss von mir in den vielen Jahren, der dann wirklich auch durchkommt. Ich danke Herrn Hotz daher vielmals für die Würdigung als Pièce de Résistance.

Zu Frau Ackermann: Sie haben gar nichts verstanden, also wirklich nichts. Der Strassenfonds wird nicht dezimiert. Wir nehmen nur den Überschuss (*Heiterkeit*). Wir haben einen jährlichen Überschuss von 100 Millionen Franken und davon nehmen wir 80 bis 90 Millionen. Also der Strassenfonds wird im Bestand nicht dezimiert.

Und das Zweite: Wir haben ja die Modellrechnungen gemacht. Die Städte kommen im mittleren Bereich weg. Am besten fährt Hüttikon. Und es sind die Gemeinden, also die Flächengemeinden mit wenig Einwohnern, die am meisten profitieren. Ich kann auch nichts dafür, dass Bachs seit der alemannischen Besiedelung eine Aussenwacht im Rüebisberg hat. Ich hoffe, es gibt dort jetzt Kinder, es hat dort eine Hochzeit gegeben (*Heiterkeit*). Die müssen auch in die Schule, vom Rüebisberg nach Bachs runter. Wie sollen die dieses Verkehrsnetz finanzieren? Das ist tatsächlich eine Last und darum machen wir auch keine Pro-Kopf-Abgeltung, sondern eine gerechte Abgeltung per Strassenkilometer. Und ich sehe, Elisabeth Pflugshaupt freut sich schon, Gossau hat auch ein grosses Strassennetz.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Es ist natürlich schön, wenn man plötzlich spendierfreudig die Zürcher Seegemeinden unterstützen will. Die Frage ist nur, ob das wirklich sinnstiftend ist.

Zu deinen Ausführungen, Röbi Brunner, zwei Bemerkungen: Die 40 Prozent sind sicher falsch, denn auf den Gemeindestrassen verkehren auch Fussgänger, Velos und so weiter. Man darf also nicht einfach alles dem MIV zurechnen. Dann gibt es eine zweite Fehlüberlegung: Wenn es jetzt Überschüsse gibt, dann hat uns das die links-grüne Seite beim Verkehrsfonds sehr schön vorgehalten. Man müsse in die Zukunft schauen, die zukünftigen Verpflichtungen anschauen. Und wenn man da den Strassenfonds anschaut, dann ist er massiv dunkelrot. Ich bitte, dies zu beachten. Danke.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Die PI Brunner beantragt, dass mindestens 20 Prozent der jährlichen Einlagen in den Strassenfonds den Gemeinden für den Unterhalt der kommunalen Strassen verteilt werden. Das wäre ein Betrag von 90 Millionen Franken jedes Jahr. Zum Vergleich: Heute werden 12 Millionen Franken aus dem Strassenfonds für den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich entrichtet. Bei diesem neuen Beitrag hier ist es ganz offensichtlich, dass die Grundsätze des Finanzausgleichs zwischen den Gemeinden und dem Kanton und auch die Aufgabenteilung, die wir in unserem Kanton haben, klar ausgehebelt würden. Das Geld würde im Giesskannenprinzip verteilt und es wäre bei den Gemeinden natürlich rasch saldowirksam. Weil diese PI Brunner nicht sicherstellt – sie kann es gar nicht, weil die Instrumente fehlen –, dass diese Mittel bei den Gemeinden zweckgebunden eingesetzt werden, ist nicht sicher, dass diese Mittel dann auch wirklich im Strassenbau investiert werden. Lassen Sie mich deshalb einen aktuellen Vergleich machen: Wir stimmen in Bälde, am 1. September 2019, über die Umsetzung der Steuervorlage 17 ab. Dabei wird der Kanton die Mindereinnahmen bei den Gemeinden mit voraussichtlich 140 Millionen Franken ausgleichen. Dieser Vergleich mag Ihnen zeigen, was es bedeutet, was für weitreichende Konsequenzen diese PI auf den Finanzausgleich, auf die Aufgabenteilung von Kanton und Gemeinden hat, wenn wir einfach jedes Jahr 90 Millionen Franken verschieben.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass der Strassenfonds nicht etwa, wie das suggeriert wird, wunderbar dasteht und Millionen an Mitteln hat, sodass man da etwas Überschüssiges wegnehmen kann und dann alles prima und wunderbar ist. Ich glaube, wir haben das in den Kommissionen im Zusammenhang mit der Reduktion der Motorfahrzeugsteuer diskutiert, lieber Röbi Brunner, du warst auch dabei. Du weisst genau, dass der Strassenfonds aktuell eine gut dotierte Situation hat, das ist so, aber auch seine entsprechenden Verpflichtungen, sei es aus Abschreibungen, sei es aus Vorfinanzierungen, und dass wir hier sicher nicht Geld zum Verteilen haben. Eine um 90 Millionen Franken reduzierte Summe in diesem Fonds wird spürbar sein.

Aus diesem Grund bitte ich Sie wirklich mit Nachdruck, aber auch mit Blick auf die traditionelle Aufgabenverteilung in unserem Kanton und auch mit Blick auf einen gerechten Finanzausgleich, diese PI abzulehnen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

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

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 321/2013 von Robert Brunner wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Unterhalt von Gemeindestrassen)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. August 2018,

beschliesst:

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

Unterhalt von Gemeindestrassen (Marginalie)

§ 29. ¹ Der Kanton leistet den Gemeinden einen Kostenanteil für den Unterhalt der Gemeindestrassen. Massgebend sind die Kilometer Gemeindestrassen, die vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können.

Abs. 1 wird zu Abs. 2.

§ 31. Für die Kostenanteile und Beiträge gemäss §§ 29f. wird mindestens 20% der jährlichen Einlage in den Strassenfonds verwendet.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Thomas Forrer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten parlamentarischen Initiative 321a/2013 zuzustimmen.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative

Titel und Ingress

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

Marginalie zu § 29

§§ 29 und 31

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Dieter Kläy: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer römisch II der Vorlage und über Ziffern II und III des Strassengesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.