



14. Sitzung, Montag, 26. August 2019, 08:15 Uhr

Vorsitz: Dieter Kläy (*FDP, Winterthur*)

Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
Fehler auf der Liste der erledigten Geschäfte
- 2. Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragsstellung zur Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf..... 3**
Antrag des Regierungsrates vom 5. Juni 2019 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission
Vorlage 5553a
- 3. Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo 3**
Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 105a/2012
- 4. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr 19**
Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 340a/2012
- 5. Änderung des Strassengesetzes 39**
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)
- 6. Änderung Strassengesetz..... 39**
Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018 zur parlamentarischen Initiative Alex Gantner

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

7. Strassengesetz § 30 56

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 28. August 2018 zur parlamentarischen Initiative Robert Brunner KR-Nr. 321a/2013

8. Verschiedenes 68

Gemeinsame Fraktionserklärung der Grünen, SVP und CVP zum Zwischenstand Standortstrategie Agroscope

Persönliche Erklärung betreffend «Orwellsche Zustände im Zürcher Kantonsrat» von Hans-Peter Amrein, Küsnacht

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Dieter Kläy: Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, die gemeinsame Beratung für die Traktanden 3 und 4, Kantonsratsnummer 105a/2012 und 340a/2012, aufzuheben. Nur die beiden parlamentarischen Initiativen 299/2013 und 323/2013 werden gemeinsam beraten, wobei die gemeinsame Beratung nur die Eintretensdebatte betrifft.

Zudem liegt zur parlamentarischen Initiative 340/2012 ein Rückweisungsantrag von Alex Gantner, Maur, vor. Wird dazu das Wort gewünscht? Das ist nicht der Fall, dann haben Sie so beschlossen.

Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Das ist auch nicht der Fall. Dann haben wir so beschlossen.

Fehler auf der Liste der erledigten Geschäfte

Ratspräsident Dieter Kläy: Sie haben gesehen, dass sich in diesem blauen Büchlein vom 19. August 2019 (*gemeint ist die Liste der erledigten Geschäfte*) zu den erledigten Geschäften ein Fehler eingeschlichen hat. Wir haben letzten Montag die Vorlage 5559 der STGK (*Kommission für Staat und Gemeinden*) und nicht der KSSG (*Kommission*

für soziale Sicherheit und Gesundheit) zugewiesen. Wir werden das selbstverständlich korrigieren.

2. Fristerstreckung für die Berichterstattung und Antragsstellung zur Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf

Antrag des Regierungsrates vom 5. Juni 2019 und gleichlautender Antrag der Geschäftsprüfungskommission

Vorlage 5553a

Ratspräsident Dieter Kläy: Wir haben schriftliches Verfahren beschlossen. Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen, die Berichterstattung und Antragstellung zur Motion 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf, zu genehmigen.

Da innert Frist keine anderslautenden Anträge eingegangen sind, stelle ich fest, dass Sie dem Antrag der Geschäftsprüfungskommission zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 105a/2012

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Heute haben wir den ganzen Tag dem Strassengesetz gewidmet. Bevor ich zur ersten traktandierten PI Wirth (KR-Nr. 105/2012) kommen werde, möchte ich einige einführende Worte zu den gesamten Strassengesetzvorlagen verlieren.

Die KEVU hatte es insgesamt mit sieben parlamentarischen Initiativen und einem dringlichen Postulat, welches sich mit der gleichen Thematik befasste, zu tun. Die PI wurden zwischen den Jahren 2012 und 2014 eingereicht, das dringliche Postulat im Jahr 2016.

Dazu kam in der vergangenen Legislatur zusätzlich noch die Volksini-

tiative «Anti-Stau» (*Vorlage 5251*) zu der die KEVU einen Gegenvorschlag ausarbeitete, welcher, da es sich um eine Verfassungsänderung handelte, eine Volksabstimmung benötigte.

Die KEVU 2011 bis 2015, also die KEVU der vorletzten Legislatur, versuchte dazumal zuerst zu schauen, ob aus diesen verschiedenen Strassengesetz-PI eine einheitliche Vorlage gemacht werden könne, indem sie zu einer Totalrevision zusammengefasst würden. Es hat sich allerdings erwiesen, dass dies aus formellen Gründen nicht möglich war. Deshalb konnten auch weitere Vorstösse, die das Strassengesetz betreffen, weiterhin eingebracht werden.

Dies ist eigentlich ein ziemlich schwieriger Umstand, welcher die Kommissionsarbeit extrem verkompliziert und eigentlich unbefriedigend ist. Daher wäre es gut, wenn man sich einmal überlegen würde, wie man in Zukunft mit ähnlichen Situationen umgehen will, damit man eine Lösung für ähnliche Problematiken hätte.

Wir, die KEVU 2015 bis 2019, waren also gezwungen die Strassengesetz-PI als einzelne Vorlagen zu behandeln, obwohl sie teilweise stark verknüpft waren. Insbesondere die PI Gantner (*KR-Nr. 323/2013*) behandelte Paragraphen, welche in drei anderen PI, nämlich den beiden PI Wirth (*KR-Nrn. 105/2012 und 340/2012*) und der PI Trachsel (*KR-Nr. 299/2013*), ebenfalls modifiziert wurden. Da es verschiedene Vorlagen sind, wäre es in der Kommission und ist es heute im Rat nicht möglich, die Paragraphen einander gegenüberzustellen. Das heisst, theoretisch könnte der Kantonsrat einen total widersprüchlichen Beschluss fällen, zum Beispiel alle vier PI annehmen. Allerdings war, das muss man schon ehrlich sagen, weder mit der Mehrheit der letzten noch mit der Mehrheit dieser Legislatur zu erwarten, dass ein politisch dermassen wirrer und sinnfreier Entscheid gefällt würde, aber theoretisch wäre er möglich.

Wir haben uns verschiedene Varianten überlegt und geprüft, wie man schliesslich all diese PI vernünftig zusammen behandeln kann. Aufgrund der Mehrheitsverhältnisse der letzten Legislatur hat die KEVU der Geschäftsleitung vorgeschlagen, dass man die ersten vier PI, die heute traktandiert sind, gemeinsam behandeln soll. Da nun allerdings anzunehmen ist, dass es heute beim einen oder anderen Geschäft, um nicht zu sagen, bei wohl allen ausser einer unbestrittenen PI, zu einer Mehrheitsänderung der KEVU kommen wird, hat die Geschäftsleitung, wie von Ihnen soeben beschlossen, beantragt, die beiden PI Wirth getrennt und nur noch die PI Gantner und die PI Trachsel gemeinsam zu behandeln. Dies entspricht zwar nicht mehr dem Antrag der KEVU,

macht allerdings aufgrund der veränderten Verhältnisse meines Erachtens durchaus Sinn.

Insgesamt führten all diese Umstände zu einer eher langwierigen Behandlung der PI in der Kommission, da wir sie zumindest möglichst gebündelt halten wollten, aber immer wieder auf ausstehenden Entschiede, die für die eine oder andere PI wichtig waren, warten mussten. Insbesondere bei den PI Trachsel und Gantner werde ich später hierzu noch den einen oder andern relevanten Punkt erläutern.

Nun aber zum jetzigen Traktandum 3, der PI Wirth zu Paragraf 14 Absatz 2 Strassengesetz, Zonen mit reduziertem Tempo:

Diese PI ist etwas speziell, da sie nämlich gar nicht von der KEVU der letzten Legislatur beraten wurde, sondern von der KEVU der vorletzten Legislatur, nämlich derjenigen von 2011 bis 2015. Die Kommission hat die Vorlage fertig beraten, aber schliesslich auf eine Schlussabstimmung verzichtet, da sie diese gemeinsam mit dem andern Strassen-PI machen wollte. Diese PI ist auch ein schönes Beispiel, wie das mit den Mehrheitsverhältnissen gehen kann. So war es nämlich so, dass es in der Legislatur 2011 bis 2015 eine KEVU-Mehrheit gab, die der heutigen Ratsmehrheit entsprach, während allerdings der Rat von 2011 bis 2015 und der Rat und die KEVU 2015 bis 2019 eine andere Mehrheit aufwiesen, als dies heute der Fall ist. Daher war im Rahmen der Beratung stets angenommen worden, dass die PI von der Kommission unterstützt wird. Aber dies war dann letztlich nicht der Fall, da ja die KEVU der letzten Legislatur über diesen Antrag zu entscheiden hatte. Entsprechend beantragt Ihnen die KEVU, die PI abzulehnen. Was heute der Rat entscheiden wird, werden wir sehen.

Um was geht es in dieser PI? Die PI verlangte, dass man in den Projektierungsgrundsätzen zusätzlich die Förderung siedlungsverträglicher Gestaltung und tieferer Tempolimiten festhält. Die ursprüngliche PI wird aktuell von niemandem mehr unterstützt, dafür gibt es einen von der Minderheit präzisierten Änderungsvorschlag zur PI. Dieser Änderungsantrag berücksichtigt Teile der Forderungen der parlamentarischen Initiativen in einer Form, wie sie von einer Mehrheit des Kantonsrates bei der Revision des Strassengesetzes – das ist die Vorlage (4674), die 2011 gestorben ist – bereits einmal gutgeheissen worden war: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern und die Prioritäten der Verkehrsträger werden geregelt. Das heisst, der ÖV hat Priorität, Fuss- und Veloverkehr sind angemessen zu berücksichtigen.

Zu etwaigen Temporeduktionen auf Staatsstrassen wird im Änderungsvorschlag nichts ausgeführt. Es gelten die Möglichkeiten, die nach Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes vorgesehen sind.

Die Mehrheit beantragt ihnen, die geänderte PI abzulehnen, da ihrer Meinung nach kein Regelungsbedarf im kantonalen Strassengesetz besteht. Der Bund regelt die Bedingungen für Temporeduktionen und Begegnungszonen in seiner Signalisationsverordnung abschliessend. Das Festschreiben einer Fördermöglichkeit von Begegnungszonen im kantonalen Strassengesetz hat einen rein deklamatorischen Charakter. Weiter fügt die Mehrheit an, dass nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stau-Initiative der neue Artikel 104^{bis} der Kantonsverfassung gilt. Dieser lässt gemäss der Mehrheit die in Absatz 3 des geänderten Antrags vorgesehene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs so gar nicht mehr zu.

Die Minderheit ist der Meinung, dass diese Ergänzungen sinnvoll sind. Sie sieht auch keinen Widerspruch zum Anti-Stau-Gegenvorschlag. Der Verfassungsartikel gilt, und das heisst konkret für die Umsetzung dieser Gesetzesvorlage, dass die Interessen des öffentlichen Verkehrs prioritär zu behandeln sind, unter der Berücksichtigung, dass die Kapazität der Strasse nicht reduziert werden darf.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen, die geänderte PI abzulehnen. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich erlaube mir auch, kurz einleitend eine Tour d'Horizon zur heutigen Debatte zu machen. Ich befürchte, es wird keine Sternstunde dieses Rates sein. Dass wir den längst beratungsreife Themenkomplex heute so spät auf der Traktandenliste haben und vor allem, dass er in die neue Legislatur verschleppt wurde, ist bedauerlich. Die neue Mehrheit wird das von der KEVU in intensiver Arbeit ausgewogen erarbeitete Paket nun im Schlussgang mit einem beherzten Hosenlupf ins Sägemehl legen. Doch seien Sie vorsichtig, das links-grüne Powerplay, das wir heute spielen sehen werden, hat ein klares Ziel: Es ebnet den Weg zum Raubbau des Strassenfonds. Es verteuert nach wie vor den motorisierten Individualverkehr (MIV), welcher nach wie vor über 70 Prozent der Verkehrslast zu tragen hat. Es geht um das Errichten von Stadtmauern und Strassenzöllen. Es geht ums Entziehen von Kompetenzen des Kantons in den Städten. Es geht um eine exorbitante Verteuerung der Mobilität. Es geht ums Schaffen von Rechtsunsicherheiten zulasten der Werktätigen, der Bürger und des Gewerbes. Das wird auf die Dauer nicht gut kommen, das wird auf die

Dauer nicht goutiert. Sie werden das auch zu spüren kriegen, glauben Sie mir das.

Zu dieser PI, die wir jetzt zu Beginn bearbeiten, wird Ueli Pfister dann noch Weiteres ausführen, aber auch die ehemalige Kommissionspräsidentin (*Rosmarie Joss*) hat es bereits erwähnt: Sie kratzt zumindest an Artikel 104^{bis} der Kantonsverfassung, der mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative eingeführt wurde, zumal – und das stört mich am meisten – die sogenannten Begegnungszonen ein undefinierter Begriff sind und Tür und Tor für Interpretationen, ideologische Fantasien und endlose Verkehrsbehinderungen offenlassen. Ich danke Ihnen, wenn Sie den Kommissionsanträgen folgen und die PI ablehnen. Ich danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Gestern vor fünf Jahren durfte ich in den Kantonsrat nachrücken, und seitdem sprechen wir über das Strassengesetz. Das muss nicht erstaunen, da ich ja immer in der KEVU war. Und dass wir dort das Strassengesetz behandeln, macht viel Sinn. Aber wir behandeln nicht immer wieder neu das Strassengesetz, nein, wir kauen seit über fünf Jahren an den immer gleichen parlamentarischen Initiativen herum, und ich bin froh, dass wir diese nun endlich abschliessen können. Gleichzeitig bin ich natürlich froh, dass wir sie erst jetzt, in dieser Legislatur, mit der bekannten geänderten Zusammensetzung im Rat abschliessen.

Damit inhaltlich zum ersten Geschäft in dieser Serie: Diese Präzisierungen und Ergänzungen der Projektierungsgrundsätze sind doch eigentlich selbstverständlich und müssen von jeder Verkehrsingenieurin und jedem Verkehrsingenieur sowieso berücksichtigt werden. Da aber aus der Politik, wie wir von Herrn Lucek gerade vorhin wieder gehört haben, da gerade immer wieder aus der Politik und den Windschutzscheibenfraktionen immer wieder andere Töne kommen, ist es wohl nötig, die Grundsätze so ins Gesetz zu schreiben.

Wir wollen keine neuen Strassen und sehen in der Verkehrslenkung die richtige Form, um unser wachsendes Mobilitätsbedürfnis gesellschaftlich so zu befriedigen, dass alle Interessen berücksichtigt werden und nicht primär die Interessen derjenigen, die gerade meinen, sie müssen unbedingt genau zu der Zeit und genau an dem Ort ihre Mobilität befriedigen. Denn dabei gehen leider oft einige andere Fragen unter. Und wir in der Politik müssen die Gesellschaft als Ganzes anschauen und alle Interessen berücksichtigen. Genau das wird mit diesen hier geänderten Projektierungsgrundsätzen gemacht.

Zu den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, dessen Bedürfnisse neu prioritär berücksichtigt werden sollen, muss ich sagen: Wir alle betonen immer wieder die herausragende Bedeutung des ÖV für unsere Volkswirtschaft. Da ist doch nichts als logisch, dass er auch Priorität in der Planung haben muss!

Und dass zu guter Letzt auch die Inklusion in die Strassenplanung einfließen soll, ist mehr als überfällig, und ich danke Thomas Wirth für diesen vierten Absatz.

Damit ist klar, dass die SP der geänderten PI zustimmen wird, und ich hoffe, dass sich die neuen Mehrheiten uns anschliessen. Danke.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Leider beraten wir die Vorlagen zum Strassengesetz erst heute, obwohl die Kommission genügend früh die Beratungen zum Strassengesetz abgeschlossen hat. Wenn ein Gesetz die Kommission derart intensiv und über lange Zeit beschäftigt, sollte es auch in der entsprechenden Legislatur abgeschlossen werden. Strassen dienen allen Verkehrsträgern. Und ohne MIV würde unser Verkehrssystem und auch unsere Wirtschaft nicht funktionieren. Deshalb ist es sehr problematisch, wenn in einem Gesetz eine Priorität absolut formuliert wird, welche überall angewendet werden soll, ohne dass der konkrete Fall berücksichtigt wird. Damit kommen wir zum Problem dieser Paragraphen, die wir jetzt aktuell behandeln, nämlich: Sie sind generell formuliert, gelten absolut und nehmen auf den konkreten Fall keine Rücksicht. Ursprünglich war die PI ja einigermaßen harmlos: sparsame Landbeanspruchung, Umweltschutz und Förderung tieferer Tempolimiten. Da ist man vielleicht nicht glücklich, aber damit kann man noch leben, weil es keine absoluten Formulierungen sind. Nun sind aber durch die Kommissionsmehrheit noch zusätzlich Gummiparagrafen und schwierige Formulierungen eingefügt worden: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Wie soll dies beurteilt werden? Wollen wir unbedingt die Gerichte beschäftigen? Selbstverständlich braucht es bei einem Strassenprojekt sinnvolle Massnahmen, ein Gesamtkonzept, das funktioniert. Aber wenn man einfach grundsätzlich sagt «Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang», ja, wann ist dies denn erfüllt? Wann kommt man zum Schluss, dass dies nicht mehr gegeben ist und dass somit bauliche Massnahmen notwendig sind? Zudem weiss man auch aus der Verkehrspolitik und aus der Verkehrstechnik, dass sinnvollerweise beispielsweise Kapazitätsverbesserungen – das kann durchaus auch durch

Reduktion mit Tempolimiten erfolgen – auch strassenbauliche Massnahmen notwendig machen, damit das überhaupt funktioniert. Denn wenn Sie eine Autobahn haben und sagen «auf dieser Autobahn dürfen sie nur noch 30 fahren», dann werden die Autofahrer und auch die Busse schneller fahren, weil die Strasse einfach dazu einlädt. Dann kommt der Paragraf «Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern». Was soll dieser Paragraf? Das ist ja heute schon möglich. Wenn eine Gemeinde das will, dann kann sie das in ihrem kommunalen System selbstständig tun. Dafür brauchen wir auf kantonaler Ebene keine Vorgaben. Das ist wiederum ein Ansatz, die Gemeindeautonomie einzuschränken, anstatt den Gemeinden ihren Spielraum zu lassen.

Dann kommt «Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär». Ja, was heisst das, «prioritär»? Was sind die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs? Das ist völlig unklar. Wenn wir ein Projekt haben – ich nehme ein Projekt bei uns in der Gemeinde, wo es auf dieser Strasse keinen öffentlichen Verkehr hat –, müssen wir nun trotzdem die Strassen verbreitern, falls möglicherweise irgendwann einmal ein Bus dort durchfährt, damit dies möglich ist? Das wäre völliger Blödsinn und würde unnötige Kosten verursachen.

Aus all diesen Gründen wird die FDP diese PI nicht unterstützen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Das Strassengesetz ist ein zähes Geschäft mit einer langen Geschichte. Die Grünliberalen und die EVP möchten es Ihnen ein klein bisschen leichter verdaulich machen und werden deshalb einige Voten zusammenlegen. Für ein kurzes Eintreten zu allen Geschäften sowie auch gleich zur PI Wirth spreche ich somit auch im Namen der EVP.

Als ich vor gut acht Jahren in den Kantonsrat eintrat, hat der Kantonsrat gerade eine Gesamtrevision des Strassengesetzes beraten. Sie haben es gehört, wir hatten diverse Rückkommensanträge, und das Strassengesetz wurde – man muss es so sagen – malträtiiert, sodass am Schluss weder rechts noch links zustimmen konnten. Die Anliegen von damals sind nun wieder auf dem Tisch und es ist Zeit, einen Schritt vorwärts zu machen, denn die nächsten Schritte sind eigentlich schon überfällig. Bei den Entscheiden zu den Vorstössen zum Strassengesetz richten sich die Grünliberalen und die EVP nach folgenden Prinzipien aus: Kostentransparenz, Verursachergerechtigkeit und Bürgernähe. Gerade der letzte Punkt wird durch die Verdichtung, aber auch mit dem Aufkommen multimodaler Verkehrsformen mit lokalen Unterschieden immer

wichtiger. Wir wollen eine vermehrte Beachtung der Anliegen der Anwohner und Anwohnerinnen von Strassen gegenüber einer reinen Sicht des Autoverkehrs. Damit verteufeln wir den motorisierten Individualverkehr noch lange nicht, Christian Lucek, aber es bedingt Massnahmen in Ortszentren zur Aufwertung von Strassen auch als Aufenthaltsraum und Verkehrsfläche für Fussgängerinnen und Velofahrer sowie eine Kompetenzregelung, die nahe bei der Bevölkerung ist.

Mit diesen kurzen Einführungen komme ich nun zur PI von Thomas Wirth, die zur Hauptsache schon 2013 beraten und damals in der jetzt vorliegenden Form von der KEVU mehrheitlich unterstützt wurde. Die Forderungen sind weder revolutionär noch extrem, sondern vielfach gelebte Planungsgrundsätze. So sieht es nämlich auch der Regierungsrat, der gegen einzelne Artikel eher formale als inhaltliche Gründe vorzubringen hatte. Insbesondere wurde die ursprüngliche PI abgeschwächt, hier sehe ich die Gewichtung ganz anders als Christian Schucan. Die heute vorgeschlagene Regelung zur Förderung von Begegnungszonen gemäss KEVU-Minderheitsantrag bezieht sich nämlich nur noch auf Gemeindestrassen und ist zudem eine Kann-Formulierung. Spannend ist noch: Diese Formulierung entspricht genau der 2011 von Alex Gantner als Rückkommensantrag eingebrachten Formulierung. Die anderen Änderungen sind identisch mit dem Antrag aus der Redaktionskommission 2011. Das heisst, sie wurden vom Kantonsrat schon in der Legislatur 2007 bis 2011 so formuliert und damals von der FDP unterstützt. Woher der heutige Gesinnungswandel kommt, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber dass ich Ihnen im Namen der KEVU-Minderheit diesen Antrag nochmals stelle, zeigt, dass damals wahrscheinlich nicht so schlecht gearbeitet wurde. Die Grünliberalen werden diesen Minderheitsantrag deshalb klar unterstützen.

Für uns müssen aber weitere Schritte folgen. Von verschiedenen Seiten wurden auch schon Vorstösse lanciert, die nicht nur Gemeindestrassen, sondern auch Kantonsstrassen im Ortszentrum betreffen. So fordert die CVP sogar zusammen mit SVP und FDP attraktive Ortsdurchfahrten. Und die GLP und CVP wollen eine lebenswerte Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren. Aus meiner Erfahrung als Gemeindepräsidentin von Otelfingen kann ich Ihnen auch berichten, dass sogar in ländlichen Gebieten mit eher rechtslastiger Wählerschaft der Wunsch nach einer Verbesserung der Verkehrssituation in Ortsdurchfahrten gross ist. Und nicht zuletzt kommt auch aus den Planungsregionen das Bedürfnis, das Thema der Verkehrsüberlastung in Ortszentren anzugehen.

Ich fordere Sie deshalb auf, mit diesem Minderheitsantrag einen ersten Schritt zu machen, aber danach nicht stehenzubleiben, sondern mit den Grünliberalen weiterzugehen, damit unsere Ortszentren wieder mehr zu einem Ort der Begegnung für die Bevölkerung und nicht nur für den Verkehr werden.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich erspare Ihnen jetzt nochmals eine lange Ausführung über die Geschichte und über den Streit um das Strassengesetz der letzten zehn Jahre, ich fasse nur kurz zusammen. Die Bürgerlichen, insbesondere die FDP, können schon den Teufel an die Wand malen, was die heutige Debatte anbelangt – wir werden ja sehen, was herauskommt. Grundsätzlich räumen wir hier aber nur auf, was Sie in den letzten zehn Jahren nicht zustande gebracht haben. Wir von dieser Ratsseite geben heute nur ein bisschen Gegensteuer gegen eine bürgerliche Verkehrspolitik, die die Zeichen der Zeit leider immer noch nicht erkannt hat und sich an den Zielen und bei den Zwecken nach wie vor an einer Politik der 70er-Jahre orientiert. Doch ich komme jetzt zur vorliegenden PI Wirth:

Diese PI bringt eigentlich, nachdem sie durch die Kommission gegangen ist, nur in einem Punkt eine wirklich entscheidende Änderung, dafür eine sehr wichtige, nämlich, dass bei der Planung der Strassen die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs Priorität haben müssen, das heisst Priorität vor den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs. Das ist für uns Grüne seit langem selbstverständlich. Wir müssen auf unseren Strassen dafür sorgen, dass der ÖV möglichst ungehindert vorankommen kann. Wir müssen dafür sorgen, dass die Attraktivität unseres ÖV-Netzes weiter zunimmt, damit eine weitere Umlagerung vom MIV auf den ÖV stattfindet. Dafür stehen wir Grüne seit Jahr und Tag. Mit der Annahme dieser PI können wir entscheidend zu diesem Ziel beitragen und wir können mit dieser PI dazu beitragen, dass unsere Strassen effizienter und ökologischer genutzt werden. Sie wissen ja, der ÖV produziert keinen Stau, es ist der motorisierte Individualverkehr, der den Stau produziert. Der ÖV hingegen ist das wichtigste Anti-Stau-Mittel und trägt entscheidend zur Entlastung unserer Strassen von motorisierten Individualverkehr bei. Dank dem ÖV werden die Quartiere in den Städten von schädlichen Lärm- und Abgasemissionen entlastet. Und nicht zuletzt ist beim ÖV der CO₂-Ausstoss pro Personenkilometer im Schnitt sechsmal niedriger als beim Auto. Das müsste also heute in Zeiten spürbaren Klimawandels für alle eine Selbstverständlichkeit sein, dass wir die effizienten CO₂-armen Verkehrsmittel stärker fördern

und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr weiter steigern.

Erstaunlich ist – und das möchte ich hier noch bemerken –, dass die FDP dieser wichtigen Gesetzesänderung nicht zustimmen möchte. Ich sage dies, weil schliesslich der Text, über den wir hier abstimmen, aus der Feder der FDP stammt. Sie hat ihn 2014 eingereicht, und offenbar leuchtete damals für einen kurzen Moment einmal ein grünes Molekül auf dem Genom der Bürgerlichen auf, ein Molekül, das im Zuge der sogenannten Anti-Stau-Initiative seine Bedeutung gleich wieder verloren hat. Und so müssen wir heute davon ausgehen, dass sich die bürgerliche Öko- und Klimapolitik weiterhin nicht aus der Schlinge der Auto-lobby zu befreien vermag und man heute entsprechend auch nicht über Lippenbekenntnisse hinauskommt.

Wir Grünen stimmen dem Minderheitsantrag zu dieser PI zu, denn wir reden nicht nur von einer klima- und umweltverträglichen Verkehrspolitik und einem solchen Verkehrssystem, wir wollen dieses auch umsetzen. Ich danke Ihnen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die AL erachtet die Regelung betreffend Zonen mit reduziertem Tempo, wie sie hier vorgeschlagen werden, als sinnvoll. Heute ist es ja leider so, dass es in der aktuellen Hackordnung des Verkehrs das Primat beim motorisierten Individualverkehr liegt, obwohl dieser längst nicht der einzige Nutzer und auch nicht der einzige Betroffene des Verkehrsraums ist. Die Vorlage ermöglicht es den Gemeinden, auch andere Verkehrsträger in gewissen Zonen den Örtlichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Und durch die offene Formulierung gibt es auch einen breiten Fächer für individuelle Massnahmen. Insbesondere in Wohnzonen, die nicht nur als reine Durchgangsverkehrszonen dienen, sind eine breitere Auslegung der Nutzungsmöglichkeiten und eine andere Priorisierung der Strassennutzung sinnvoll. Heute ist es leider so, dass dies im normalen Strassenraum nur eingeschränkt möglich ist. Und da die Vorlage auf Staatsstrassen leider wirkungslos ist und nur Gemeindestrassen betrifft, kann ich hier den Ängsten der Bürgerlichen nur wenig abgewinnen. Sie entsprechen mit ihrer Einstellung eher einer rückwärtsgewandten «Strasse-frei!-Politik» von vorgestern.

Die AL wird der PI zustimmen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Seit der Einreichung der PI Wirth wurden verschiedene Vorstösse mit ähnlichen Stossrichtungen eingereicht oder

auch schon durch den Rat behandelt. So wurde das Postulat 340/2011, Vorlage 5140, im März 2018 durch den Rat abgeschrieben. Die Regierung legt in ihrem Bericht zur Vorlage 5140 die verschiedenen Abhängigkeiten von Siedlungsform, angrenzenden Zonen, Geschwindigkeitsniveaus wie die Funktionen der verschiedenen Strassenklassen dar. Tiefer Geschwindigkeiten sind nur möglich, wenn gewisse bauliche Massnahmen umgesetzt werden; das wird vom Gesetz gefordert. Dass dies auf Staatsstrassen nicht möglich ist, dass die Staatsstrassen andere Funktionen wahrnehmen als Gemeindestrassen, sollte allen klar sein. Für Gemeinden ist es heute problemlos möglich, im Rahmen der durch das Bundesrecht gemachten Vorgaben auf kommunalen Strassen tiefere Geschwindigkeitslimiten einzuführen. Aus diesem Grund ist es nicht notwendig, im Strassengesetz die Förderung von tieferen Tempolimits zu regeln. Zu erwähnen ist hier auch, dass vielfach die Betreiber des ÖV sich gegen diese Beruhigungsmassnahmen wehren, weil sie ihren Taktfahrplan nicht mehr einhalten können. Es ist also auch der ÖV, der auf den Strassen fahren will.

Die Geschichte dieser PI muss ich nicht mehr wiederholen, das haben alle anderen auch schon gemacht. Was ich zu Felix Hoesch noch sagen möchte: Die Sicht der Stadt ist anders als die Sicht auf dem Land. Auf dem Land hat der MIV einen wichtigeren Anteil als in der Stadt. Und der MIV ist darauf angewiesen, dass er fliesen kann. Wenn der MIV nicht fliesst, fliesst auch der ÖV nicht.

Noch weiter zur Bevorzugung des ÖV: Wenn Sie die Sanierungen der Staatsstrassen in den letzten Jahren anschauen, werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengesetzes sehr viele Bushaltestellen auf die Fahrbahn zurückgebaut und behindern damit den MIV; dies aber ganz klar, um den ÖV zu bevorzugen, damit der ÖV als Pulkführer wieder fahren kann.

Aus diesem Grund und auch in Anbetracht der Kantonsverfassung, Artikel 104, wird die SVP den Kommissionsmehrheitsantrag unterstützen und die PI ablehnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Als Erstinitiant einer anderen parlamentarischen Initiative, die heute hier drin debattiert und über die dann auch abgestimmt wird, erlaube ich mir auch zu Beginn dieses Morgens einige Gedanken zu platzieren. Wir erleben heute eine präzedenzlose Weichenstellung beziehungsweise eine Wende in der kantonalzürcherischen Strassen- und Verkehrspolitik. Die Stunde Null einer radikalen Öko-Ära wird von Links-Grün, flankiert von den Mitteparteien EVP

und GLP, eingeläutet; und dies in Opposition zum Regierungsrat der letzten Legislatur und wohl auch gegen den Willen der neugewählten Exekutive. Diese neue Öko-Allianz oder dieses Öko-Bündnis – und das sind einige Feststellungen, die ich jetzt mache, und die gelten eigentlich über alle parlamentarischen Initiativen – ist nicht kompromissbereit, sonst hätte nämlich diese Debatte, wie von uns angedacht, später stattgefunden – mit einer Serie von mehrheitsfähigen, eventuell sogar einstimmigen Anpassungen. Diese Öko-Allianz torpediert die Leistungsfähigkeit der multimodalen Verkehrsinfrastruktur und untergräbt damit einen entscheidenden Attraktivitätsfaktor unseres Kantons; daher auch der Hinweis auf die volkswirtschaftliche Bedeutung und die langfristigen Implikationen auf unseren Wirtschafts- und Lebensraum hier im Kanton Zürich. Diese Öko-Allianz macht das letztes Jahr vom Regierungsrat verabschiedete Gesamtverkehrskonzept quasi zur Makulatur, sie zeigt mit dem Finger und bestraft einen einzigen Verkehrsträger, nämlich den MIV. Das ist nichts anderes als eine Kriegserklärung gegen die Freiheiten des Individuums und dessen berechnete Mobilitätsbedürfnisse. Und wie es schon Christian Lucek gesagt hat: Wenn der MIV betroffen ist, so immer auch das Gewerbe, die Handwerker, die ganze Feinverteilung der Güter des täglichen Bedarfs und andere Logistikdienstleistungen, die auf den Strassen abgewickelt werden. Die Öko-Allianz legiferiert bei dieser PI auch gegen die Grundsätze der kantonalen Verfassung, darauf komme ich später noch, und foutiert sich auch um Konflikte mit bestehenden Gesetzen. Was hier geboten wird, ist ein Trauerspiel und markiert aus meiner Sicht den ersten ganz grossen Tiefpunkt dieser Legislatur. Und dies nicht aus bürgerlicher Sicht, sondern aus politischer Sicht. Denn als Kantonsrat, als Kantonsrätinnen und Kantonsräte, haben wir die Pflicht, gute, klar und stimmige Gesetze zu verabschieden. Wir sind für die Qualität der Gesetze zuständig, und hier scheitert der Kantonsrat heute kläglich. Verantwortlich ist immer die Mehrheit in diesem Hause, egal, wie knapp das Resultat am Schluss herauskommt.

Von den Veteranen in diesem Hause, die zwischenzeitlich die Spitzenpositionen auf Fraktionsebene innehaben – ich denke hier an die Fraktionspräsidentin der Grünen, Esther Guyer, an Markus Späth von der SP und Markus Schaaf von der EVP sowie den ehemaligen Fraktionspräsidenten der GLP, unseren gegenwärtigen zweiten Ratsvizepräsidenten Benno Scherrer –, von all diesen hätte ich nach der Verabschiedung des Strassen-PI-Pakets durch die KEVU und nach den Wahlen einen ehrlichen Review erwartet, gerade wegen der neuen Mehrheiten: Werden die Qualitätskriterien der Gesetzgebung erfüllt oder laufen wir

da kollektiv als *Classe politique* Gefahr, widersprüchlich legiferiert zu haben, mit der grossen Wahrscheinlichkeit, dass andere Instanzen allenfalls eine Richtigstellung erzwingen werden?

Nun zu dieser parlamentarischen Initiative Wirth, die aus meiner Sicht und aus unserer Sicht ganz klar gegen die Grundsätze der kantonalen Verfassung legiferiert: Artikel 104 Absatz 1 besagt, ich zitiere: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.» Dies ist ganz klar verkehrsträgerneutral. Staatsstrassen haben in der Verfassung eine sehr grosse Bedeutung. Und Absatz 2^{bis}, der ja mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative zustande gekommen ist, sanktioniert die für die Standortattraktivität des Grossraums Zürich so entscheidende nachhaltige Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrs für alle Verkehrsträger. Ich glaube, wir haben ein universales Missverständnis, dass davon nur die Autos, der motorisierter Individualverkehr profitiere. Andere Verkehrsträger benützen ebenfalls die Strassen – der ÖV, die Velofahrer und auch die Fussgänger – auf ihren entsprechenden Flächen. Die PI Wirth tritt diese Grundsätze, vor allem auch nach dieser Abstimmung zu Absatz 2^{bis}, nämlich das neutrale Nebeneinander von allen Beteiligten, mit Füßen. Die PI Wirth schafft Prioritäten in ganz entscheidenden Paragrafen des Strassengesetzes, nämlich bei den Projektierungsgrundsätzen, das haben verschiedene Referenten hier schon erläutert.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Die CVP war mit Philipp Kutter (*Altkantonsrat*) Mitunterzeichner der ursprünglichen PI Wirth. Da wir in der letzten Legislatur nicht in der KEVU vertreten waren, konnten wir uns zwar nicht aktiv in die Diskussion einbringen, aber eine siedlungsverträgliche und umweltbewusste Verkehrspolitik ist der CVP wichtig. Wir unterstützen daher den Minderheitsantrag und somit die geänderte PI Wirth. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir haben es vorhin gehört, heute gebe es anscheinend eine Wende; eine Wende in der zukünftigen Verkehrspolitik, und diese Wende bedeutet eine höhere Gewichtung der Siedlungsqualität und der Leute, die dort leben. Diese Wende bedeutet einen attraktiveren und leistungsfähigeren ÖV, der die Möglichkeiten gibt, dass Leute, die nicht mehr so gut zu Fuss sind, die nicht mehr Auto fahren dürfen oder dies beispielsweise aus klimapolitischen Gründen auch nicht wollen, den öffentlichen Verkehr besser benutzen

können. Und diese Wende heisst, dass zuerst nachgedacht wird, bevor gebaut wird. Diese Wende bedeutet einen verbesserten Kulturlandschutz – und diese Wende wird bekämpft. Ich bin froh, dass diese Wende heute eine Mehrheit findet. Erwähnt wurde auch, dass wir heute einen Bruch hätten und katastrophale Gesetze beschliessen. Ich muss das so interpretieren: Das war ein Loblied auf die Mehrheiten in der vergangenen Legislatur, ein Loblied auf das (*in einer Volksabstimmung abgelehnte*) Wassergesetz, auf die katastrophale Gesetzgebung bei den Notfalltelefonen oder beispielsweise bei der Kulturlandinitiative, wo dann das Bundesgericht den Kantonsrat stoppen musste. Also ich weiss nicht, ob wir heute dieses Qualitätsniveau erreichen werden. Ich gehe nicht davon aus, ich gehe davon aus, dass wir ein besseres Strassengesetz beschliessen und diese Probleme nicht haben werden, wie es in der Vergangenheit öfter der Fall war.

Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Alex Gantner, eine radikale Öko-Ära wird heute nicht eingeleitet. Ich habe noch viel weitergehende Ideen, was in unserem Strassenverkehr eine radikale Öko-Ära wäre. Ich bin Stadtzürcher und wir haben in der Stadt eine «Zürich-autofrei»-Initiative am Laufen, über die wir hoffentlich irgendwann abstimmen dürfen. Damit kommen wir dann vielleicht in den Bereich einer radikalen Öko-Ära, aber diese Vorlagen, die wir hier haben, sind das nicht. Und wenn du von multimodalen Systemen sprichst: Für multimodale Systeme braucht es eben genau verschiedene Verkehrsträger und nicht reine Windschutzscheibensicht. Darum brauchen wir diese Planungsgrundsätze. Und somit kann ich ein universales Missverständnis, wie du es monierst, so einfach nicht erkennen.

Und ein Wort will ich noch zu Ueli Pfister sagen: Die Agglomerationen werden immer mehr zu Teilen dieser Grossstadt und damit bekommt die Bevölkerungsmehrheit im Kanton immer mehr diese Verkehrsprobleme, die wir in der Stadt Zürich schon haben. Darum unterstützen wir mit unseren Planungsgrundsätzen, die wir von Links-Grün fordern, genau die Bevölkerungsmehrheit und sind froh, dass sie heute in die Gesetzgebung einfliessen können. Danke.

Ratspräsident Dieter Kläy: Bevor ich das Wort der Regierungspräsidentin (*Carmen Walker Späh*) erteile, mache ich noch darauf aufmerksam, dass in der Vorschau der Parlamentsdienste, die am Freitag verschickt worden ist, eine Ungenauigkeit ist: Es geht nämlich nicht um

Tempo 30 auf Kantonsstrassen in diesem Vorstoss. Ich bitte um Entschuldigung.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Ich äussere mich jetzt zur PI Wirth und werde mich sicher später insbesondere bei der PI Gantner noch ausführlich äussern.

Nun zur PI Wirth: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wie übrigens auch die Unterstützung des motorisierten Individualverkehrs, eine gesamtheitliche Verkehrspolitik ist der Regierung wichtig und das ist heute bereits eine Forderung der Verfassung. Wenn die Diskussion über die PI Wirth so stattfindet, dass man den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fördern will, ist das die eine Sache. Der Wortlaut selber spricht aber ganz klar davon, dass man den öffentlichen Verkehr bei Zonen mit reduziertem Tempo fördern will. Und da muss ich Ihnen sagen, obwohl ich der Meinung bin, dass es diese Formulierung eigentlich nicht braucht: Ich würde mir bei Tempo-30-Anordnungen manchmal wünschen, man könnte den öffentlichen Verkehr mehr berücksichtigen. Sie wissen, der öffentliche Verkehr wird zum Teil auf Zonen mit Tempo 30 verlangsamt. Wenn Sie mir da als ÖV-Ministerin also helfen, dann danke ich Ihnen dafür.

Aber darum geht es Ihnen wahrscheinlich nicht. Sie wollen auf Gemeindestrassen Zonen mit reduziertem Tempo einführen. Da muss ich Ihnen sagen: Das ist weder eine Wende noch ist das ein ehrlicher Schritt. Das ist schon heute möglich. Die Gemeinden können das heute machen. Warum muss man also etwas regeln, schon heute möglich ist? Ich sehe den Regelungsbedarf nicht. Das ist auch der Grund, warum die Regierung wegen dieses nicht vorhandenen Regelungsbedarfs gesagt hat, sie unterstützt die PI nicht. Und wenn Sie das trotzdem tun wollen, dann mindestens mit der Formulierung gemäss Revisionsvorlage 4674. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

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

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012 von Thomas Wirth wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Projektierungsgrundsätze)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018,

beschliesst:

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

§ 3. Strassen

Zur Strasse gehören ausser ...

... , insbesondere

lit. a–h unverändert.

i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,

lit. k und l unverändert.

§ 14. Projektierungsgrundsätze

¹ *Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor.*

² *Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern.*

³ *Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden angemessen zu berücksichtigen.*

⁴ *Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.*

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 Barbara Schaffner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten parlamentarischen Initiative KR-Nr. 105a/2012 zuzustimmen.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative

Titel und Ingress

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:
§§ 3 und 14*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

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

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 340a/2012

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir kommen nun zur PI Wirth, zur Internalisierung externer Kosten des Strassenverkehrs. Die PI fordert mit einer neuen Bestimmung in Paragraph 28 Absatz 2, dass Schäden, welche durch den motorisierten Strassenverkehr an Mensch, Natur und Bauwerken verursacht werden, grundsätzlich durch den Strassenfonds gedeckt werden. Die PI wurde von der Minderheit leicht abgeändert und es geht nun um die folgende Formulierung: Kosten für die Vermeidung

und Behebung von Beeinträchtigungen der Gesundheit der Menschen beziehungsweise von Schäden an Natur und Bauwerken, die der motorisierte Strassenverkehr verursacht, werden mit Mitteln aus dem Strassenfonds gedeckt.

Die Mehrheit der KEVU lehnt die Initiative ab, auch in dieser abgeänderten Form, weil die Initiative einseitig auf die externen Kosten des motorisierten Strassenverkehrs ziele und die anderen Verkehrsträger aussenvorlasse. Dies sei eine nicht akzeptable Ungleichbehandlung, auch wenn von den Initianten geltend gemacht werde, man handle so, da nur der MIV (*motorisierte Individualverkehr*) im kantonalen Kompetenzbereich liege. Wenn man von externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs redet, müsste man zudem den externen Nutzen dagegen aufrechnen. Die Berechnung der externen Kosten dürfte aufgrund der vorgeschlagenen, sehr allgemein gehaltenen Gesetzesbestimmung ebenso schwierig sein wie diejenige der Auszahlungen an die Geschädigten.

Wie hoch tatsächlich die Kosten bei einer Annahme sein würden, ist des Weiteren nicht unbedingt klar, da dies sehr stark von der Verordnung abhinge, welche die relevanten Details regelt. Der Erstinitiant nimmt Kosten in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken an. Wie sehr dies der Realität entsprechen würde, müsste sich noch weisen. Die KEVU-Mehrheit erachtet diesen Umstand als sehr problematisch. Eine Kostenschätzung der Regierung zur PI liegt nicht vor.

Die Minderheit ist der Meinung, dass der Strassenverkehr erwiesenermassen der grösste Verursacher von externen Kosten ist. Es ist deshalb nicht einfach willkürlich, zuerst bei diesem anzusetzen und seine externen Kosten im Sinne der Kostenwahrheit zu internalisieren. Die Ansprüche auf Entschädigung aus dem Strassenfonds wären durch eine Verordnung zu regeln. Die Minderheit ist des Weiteren überzeugt, dass der Regierungsrat in seiner Verordnung kaum eine links-ökologisch-radikale Umsetzung dieses Gesetzespassus verabschieden würde.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich ihnen die abgeänderte PI abzulehnen.

Ich möchte, da heute noch ein Rückweisungsantrag von Alex Gantner eingegangen ist, hier noch eine kurze Bemerkung machen. Dieser Rückweisungsantrag wurde selbstverständlich nicht in der Kommission besprochen, trotzdem möchte ich etwas zu bedenken geben: Einer der Hauptpunkte, die im Rückweisungsantrag kritisiert werden, ist nämlich, dass es einseitig darum gehe, den motorisierten Strassenverkehr zu betrachten und nicht auch die anderen Verkehrsträger. Dies war durchaus

ein Punkt, den die Mehrheit ja, wie eben gesagt, stark kritisiert hat und der dazu geführt hat, dass sie beantragt, die PI abzulehnen. Allerdings hatte die KEVU-Mehrheit in der letzten Legislatur kein Bedürfnis, diesen potenziellen Makel der PI zu beheben und eine andere Formulierung auszuarbeiten. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass diese Diskussion sehr bewusst nicht geführt wurde. Der Minderheit genügte die vorliegende Formulierung und so war dort eben auch kein Bedürfnis vorhanden, dies entsprechend anzupassen. Somit, muss man feststellen, gab es in der letzten Legislatur keinerlei Anlass, diese Diskussion in der Kommission zu führen. Es wird sich zeigen, ob dieses Bedürfnis nun plötzlich erwacht.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit der Annahme der beiden Vorlagen FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) und NAF (*Nationalstrassen und Agglomerationsfonds*) hat der Stimmbürger klar bekundet, dass beide Verkehrsträger, ÖV und MIV, gleichberechtigte Partner sind. Es ist unbestritten, dass beide Verkehrssysteme ihren Anteil zum Funktionieren unserer Gesellschaft beitragen. Mit dieser PI wird einmal mehr der «MIV gleich böse», der «ÖV gleich gut» dargestellt. Es ist unbestritten, dass jeglicher Verkehr, ob ÖV oder MIV, Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Menschen hat. Die Frage stellt sich hier, in welchem Verhältnis die Kosten-Nutzen-Rechnung dargestellt wird.

Gemäss Formulierung der PI ist klar, dass nur der MIV schädliche Auswirkungen hat. Das sehen wir auch, wenn in der Stadt Zürich Temporeduktionen im Zusammenhang mit Lärmschutzmassnahmen durchgesetzt werden. Auch hier ist nur der MIV für den Lärm verantwortlich. Der ÖV wird auch im Kanton Zürich mit hohen Beiträgen subventioniert. Bei einer geforderten Kostenwahrheit muss auch dieser Betrag in die Kosten-Nutzen-Berechnung einfließen. Ebenso muss einberechnet werden, dass ein Teil des ÖV auf dem Strassennetz des bösen motorisierten Individualverkehrs abgewickelt wird. Also, auch der ÖV ist hier Verursacher von Schäden. Es werden laufend Studien veröffentlicht, welche Kosten und Nutzen der unterschiedlichen Verkehrsträger aufzeigen. Je nach Farbe der Brillengläser, durch welche diese Studien verfasst werden, ist der ÖV oder MIV für grosse Schäden oder für einen grossen gesellschaftlichen Nutzen verantwortlich.

Die vorliegende PI greift zu kurz und bringt keinen Mehrwert in Bezug auf die Kostenwahrheit der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso können allfällige Kosten nicht nur auf das Gebiet des Kantons Zürich er-

rechnet werden. Allfällige Berechnungen haben auf Bundesebene zu erfolgen, ansonsten wir die Kosten auch auf einzelne Regionen, Gemeinden oder sogar Strassenzüge herunterbrechen müssten.

Wir lehnen die PI ab und unterstützen in diesem Sinn auch den Rückweisungsantrag von Alex Gantner.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir sprechen seit Jahrzehnten über Kostenwahrheit und oft wird hier im Kantonsrat über den schlechten Kostendeckungsgrad des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) geschimpft. Aber die eigentlichen Probleme sind eben doch bei den versteckten Kosten im motorisierten Strassenverkehr zu suchen. Dieser deckt viele Kosten bei Lärm, Abgasen, Feinstaub, Platzverbrauch und so weiter und so fort eben leider nicht. Wissen Sie wie viele Herzinfarkte aufgrund von Strassenlärm entstehen? Ich weiss es auch nicht, aber es ist sicher, dass Lärm diese Zahl erhöht, und hier sollen die Verursachenden und nicht die Allgemeinheit zur Kasse gebeten werden. Wissen Sie, wie viele Husten durch Abgase erzeugt werden? Auch das weiss ich nicht, aber die Zahl ist sicher grösser als null. Wissen Sie, wie viele Menschen Asthma aufgrund Feinstaub bekommen? Nein, auch hier kann ich persönlich Ihnen keine Antwort geben, aber das ist kein Grund, dass sich die Verursachenden einfach gratis aus der Verantwortung ziehen können. Wissen Sie, wie teuer der Platz in unseren Städten ist? Diese Frage lässt sich ziemlich genau beziffern. Aber warum ein Parkplatz dann so billig ist oder warum Gemeindestrassen einfach von der ganzen Gesellschaft bezahlt werden und nicht von denen, welche die Strassen grossflächig nutzen, können Sie mir auch nicht erklären. Und dann gibt es noch viele weitere externe Kosten, auf die ich hier gar nicht eingehen kann. Aber ich bin zuversichtlich, dass nach Annahme dieser parlamentarischen Initiative der Katalog und die entsprechenden Kosten im Detail ausgearbeitet und die Verursachenden zur Kasse gebeten werden.

Noch ein Wort zur Rückweisung. Diese lehnen wir natürlich ab. Wir wissen, die Verordnung, die zu dieser parlamentarischen Initiative kommen wird, stammt von einer bürgerlichen Regierung. Wahrscheinlich werden wir mit Anfragen, Postulaten und Motionen noch an dieser Verordnung herumschrauben müssen, weil ich nicht zuversichtlich bin, dass alle unsere Ideen der Öko-Ära wirklich umgesetzt werden. Und ich frage Alex Gantner: Warum macht ihr nicht eine Rückweisung sämtlicher parlamentarischer Initiativen, die wir heute besprechen? Wir haben es in der letzten KEVU besprochen, und eigentlich war es unsere

Minderheitsmeinung der letzten KEVU, dass wir alle diese PI zusammen zurückweisen, ablehnen und mit einer Gesamtportion zu einem schlüssigen Strassengesetz kommen. Aber nein, heute wollen Sie einen einzelnen Teil zurückweisen und die anderen Teile nicht. So funktioniert das nicht.

Darum freue ich mich mit der SP über die Annahme dieser PI heute. Herzlichen Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich werde einerseits zur PI Wirth referieren, andererseits natürlich auch unseren Rückweisungsantrag begründen. Ich möchte aber ganz zuerst jetzt doch gerade auf das frische Votum von Felix Hoesch eingehen. Das war gerade ein Punkt, den ich vorhin erwähnt habe: Die Öko-Allianz ist nicht kompromissbereit, ist nicht bereit, eine neue Auslegeordnung zu machen. Wir haben diesen Versuch vor den Sommerferien lanciert. Wir haben versucht, diese ganze Debatte hinauszuschieben, damit wir zwei, drei Monate Zeit haben, genau um über diese Punkte zu diskutieren, allenfalls sogar über eine Rückweisung sämtlicher PI. Aber hier wurde uns von der SP und von den anderen Allianzparteien die Tür zugeschlagen. Tut mir leid, ich muss das mit aller Deutlichkeit hier drin platzieren.

Bei dieser PI stellen wir Folgendes fest, nämlich, dass in der KEVU – ich bitte, das nicht persönlich zu nehmen, die KEVU ist eine Kommission – eigentlich sehr oberflächlich, sehr schlecht legiferiert worden ist. Wenn man nämlich die Protokollsammlung bezüglich dieser spezifischen parlamentarischen Initiative anschaut, sieht man, dass es insgesamt fünf Protokollseiten gibt, davon geht es in der Hälfte um technische Debatten über die ganze Einordnung dieser PI im ganzen Strassen-PI-Paket, also nicht um Materielles. Materiell gab es nur die Anhörung des Erstinitianten und dann eine Sitzung, bei der diese PI Wirth beraten worden ist. Sonst hat in der KEVU überhaupt nichts stattgefunden. Es hat vor allem auch nicht das Szenario stattgefunden, dass diese parlamentarische Initiative allenfalls überwiesen werden könnte. Daher droht sie zu einem Rohrkrepiere zu werden, weil gar nicht klar ist, was eigentlich der nächste Schritt ist. Es gibt zwar diese Hinweise auf eine Verordnung, aber es gab überhaupt keine Debatte in der KEVU bezüglich der Ausgestaltung dieser Verordnung, und man kann das nicht einfach beim Regierungsrat entsprechend deponieren. Das wird einen Rohrkrepiere geben, ein langwieriger Streit ist vorprogrammiert, ein Streit, während dem gar nichts passiert. Das ist ganz schlecht, das ist das schlechteste Resultat aus diesem Kantonsrat. Am Schluss wird sich

sehr wahrscheinlich auch herausstellen, dass diese PI beziehungsweise dieser neue Absatz in diesem Paragraphen des Strassengesetzes gar nicht umsetzbar ist.

Bei den externen Kosten möchte ich auch auf die Debatte bei der vorläufigen Unterstützung hinweisen, auch auf das, was in der Kommission gesagt worden ist: Die externen Kosten werden schweizweit auf irgendwie 4 bis 5 Milliarden Franken jährlich kalkuliert. Nimmt man an, der Kanton Zürich hätte hier einen Anteil von 20 Prozent – das entspricht in etwa der Bevölkerung und der Wirtschaftsleistung des Kantons –, dann sind das 1 Milliarde Franken externer Kosten, die nun aus einem Topf finanziert werden müssen, nämlich aus dem Topf des Strassenfonds, als von den Personen, die in diesen Strassenfonds einzahlen. Das sind mehrheitlich die Automobilisten über die Strassenverkehrsabgaben. Das würde dazu führen, dass die Strassenverkehrsabgaben mindestens um das Dreifache, wenn nicht um das Vier- oder Fünffache hier im Kanton Zürich erhöht werden müssten. Und es würde natürlich dazu führen, dass es dann höchstwahrscheinlich zu einem Exodus von im Kanton Zürich angemeldeten Fahrzeugen kommen würde, aber die Fahrzeuge würden trotzdem auf den Zürcher Strassen herumfahren. Es ist ebenfalls ein Bürokratiemonster vorprogrammiert, nämlich, wenn es darum geht, die Ansprüche bezüglich der Gesundheitskosten eines Individuums X oder Y geltend zu machen. Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie das alles passieren kann, und vor allem, wie man auch Ansprüche geltend machen kann, wenn es allenfalls über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, zu diesem möglichen Herzinfarkt geführt hat. Ich kann mir nicht vorstellen, wie das überhaupt alles umgesetzt werden kann und wie es zu finanzieren ist. Die Rückwirkung von Ansprüchen wird ein Riesenproblem sein.

Daher haben wir eine Analyse gemacht, auch nach den Wahlen, und finden, dass sich nach den gescheiterten Versuchen vor den Sommerferien hier ein Rückweisungsantrag lohnt. Es soll die Tür öffnen und eine Chance sein, in einem zweiten und wesentlich vertieften Anlauf diese sehr offen formulierte PI Wirth auf eine praktikable und nachvollziehbare Umsetzung im Kanton Zürich umzuformulieren. Es geht auch darum, den Fächer zu öffnen – nicht nur dieses Fingerpointing auf den motorisierten Individualverkehr zu machen –, denn auch der öffentliche Verkehr, der Luftverkehr et cetera, sie alle haben externe Kosten. Diese werden von uns auch nicht bestritten, aber es bräuchte eine vertiefte Analyse und es könnte auch der Türöffner für das Mobility Pricing sein,

das ja gerade von einer GLP und von anderen Parteien in den Sonntagsreden immer hochgelobt wird, aber mit dieser PI im Kanton Zürich ganz klar torpediert wird, wenn diese PI unterstützt wird.

Daher bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag zu unterstützen. Das ist ein politischer Versuch, sich hier weiter zu vertiefen und eine gute Lösung zu erarbeiten, die am Schluss auch vom Volk verstanden wird. Herzlichen Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Dass das Strassengesetz mit zahlreichen Rückkommensanträgen eine leidvolle Geschichte hinter sich hat, ist wohl inzwischen allen bekannt. Welche Komplikationen die verschiedenen hängigen Vorstösse bei der Beratung in der KEVU ausgelöst haben, ist vielleicht etwas weniger klar durchgedrungen. Fakt ist aber, dass wir einen wesentlichen Teil damit verbracht haben, zu diskutieren, in welcher Reihenfolge die Beratungen zu erfolgen haben und welche Kombinationen von Entscheiden zu vermeiden seien. Wenn wir jetzt wiederum einen Vorstoss in die Warteschlange schicken, gleichzeitig noch andere Vorstösse hängig sind und sich vermutlich doch einmal eine Gesamtrevision des Strassengesetzes aufdrängt, gelingt es uns nie, aus diesem Teufelskreis herauszukommen. Zudem machen wir uns als Parlament lächerlich, wenn wir es nicht schaffen, innerhalb von sieben Jahren einen Grundsatzentscheid zu fällen.

Und genau darum geht es nämlich: um einen Grundsatzentscheid. Wir wollen folgende Frage beantwortet haben: Wollen wir, dass die Mittel des Strassenfonds nur für die direkt beim Kanton anfallenden Kosten für Strassenbau, -betrieb und -unterhalt zur Verfügung stehen, oder sollen auch Folgekosten aus dem motorisierten Strassenverkehr gedeckt werden? Wenn wir heute den Grundsatzentscheid fällen, dass auch externe Folgekosten durch den Strassenfonds gedeckt werden müssen, dann kommt die konkrete Umsetzung in der Verordnung. Und Felix Hoesch hat ja schon darauf hingewiesen, wer diese Verordnung schreiben wird, mindestens solange sie noch in dieser Legislatur geschrieben wird. Und vor diesem Hintergrund erstaunt der Antrag der FDP doch sehr.

Wo ich aber mit Alex Gantner übereinstimme, ist, dass die Frage der externen Kosten auch beim öffentlichen Verkehr und beim Luftverkehr diskutiert werden muss. Eine erneute Diskussion eines Paragraphen im Strassengesetz des Kantons Zürich wird aber auf diese Diskussion keinen Einfluss haben. Analoge Fragestellungen im Luftverkehr müssen in Bern und international gelöst werden und sind dort inzwischen ja

recht hoch auf der Traktandenliste angekommen. Der Bahnverkehr ist mehrheitlich ebenfalls Bundessache, und nur beim Regionalverkehr können wir Einfluss nehmen, dann aber nicht im Strassengesetz. Bei einem allgemeinen Vorstoss, vielleicht in der Form eines Postulates, wie ihn Alex Gantner skizziert hat, sind die Grünliberalen aber sicher dabei.

Bezüglich dieses Rückweisungsantrag sehen Sie aber: Die Argumente lösen sich bei näherem Hinschauen in Luft auf. Die Grünliberalen wollen einen Grundsatzentscheid fällen und wir wollen ihn jetzt fällen. Für uns ist es klar, wir wollen Kostentransparenz und eine verursacherge-rechte Finanzierung im Verkehr.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Nur noch kurz eine Replik zu Alex Gantner: Ja, wir wollen eine Wende in der Verkehrspolitik. Ja, wir wollen gewisse Korrekturen und wir wollen die Fehler, die Sie von der bürgerlichen Mehrheit in den letzten Jahren gemacht haben, korrigieren, das ist so. Sie sagen zu uns, wir seien nicht kompromissbereit, wir seien nicht gesprächsbereit. Dabei stimmen wir heute über Vorlagen ab, über die wir sieben bis acht Jahre hätten reden können. Warum wirft man uns vor, wir seien nicht gesprächsbereit? Diese Vorlage, die PI Wirth, die die Internalisierung der externen Kosten verlangt, haben Sie versucht, in der KEVU möglichst unter den Tisch zu wischen, die hat die bürgerliche Mehrheit möglichst aus dem Blick zu bringen versucht. Wir sind kompromissbereit. Wir haben gerade bei der letzten PI einem Text zugestimmt, der aus der Feder der FDP stammt. Es kann nicht sein und ist nicht unser Problem, wenn die FDP ein paar Jahre später, nämlich genau fünf Jahre später, nicht mehr zu ihrem eigenen Text stehen kann. Also, geschätzter Kommissionspräsident (*Alex Gantner*), ich bin ja Mitglied in Ihrer Kommission: Bitte werfen Sie uns keine Sachen vor, die keine Hand und keinen Fuss haben.

Ich komme zurück zur PI Wirth und möchte erwähnen, dass 2016 der Bundesrat eine Studie «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz» verfasst hat. Und diese Studie lässt keinen Zweifel daran, dass 80 Prozent der externen Schäden, die vom Verkehr herrühren, durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden. Wir alle in der KEVU kennen diese Studien. Das gilt nicht nur für die Gesundheitsschäden und die Schäden an Gebäuden, sondern zum Beispiel auch für Ernteauffälle infolge Luftverschmutzung. Hier ist das Auto zu 70 Prozent der Verursacher; dasselbe bei den Waldschäden, dasselbe beim Artensterben, dasselbe beim Biodiversitätsverlust und dasselbe auch

bei den Klimaschäden. Es ist also eindeutig: Von den verschiedenen Verkehrsträgern ist der motorisierte Individualverkehr für den allergrössten Teil der externen Schäden und Kosten verantwortlich. Angesichts dieser Tatsachen wird klar, dass es beim vorliegenden Rückweisungsantrag lediglich um ein Verfahrens-Trickli handelt, um ein Verfahrens-Trickli, mit dem man jetzt versucht, ein äusserst zentrales und grundlegendes Anliegen nach allen Regeln der parlamentarischen Kunst zu verschleppen. Man will mittels Rückweisung die verlangte Internalisierung der externen Kosten des Autoverkehrs möglichst wieder in die Schublade bringen, wo sie bleiben soll. Wenn die Punkte auf dem Rückweisungsantrag für die FDP tatsächlich derart wichtig gewesen wären – ich betone es –, hätten Sie wahrhaftig genügend Zeit gehabt, das alles in die Kommissionsberatungen einzubringen. Doch die damalige bürgerliche Kommissionsmehrheit interessierte sich nicht dafür. Sie wollte nur eines: Die PI Wirth zum Strassengesetz, Paragraph 28, möglichst sang- und klanglos untergehen lassen, deshalb auch nur zwei beratende Sitzungen dazu. Wenn jetzt für die Rückweisung aber verlangt wird, man müsse auch die externen Kosten des Flugverkehrs, was möglich ist, und des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen, dann ist das, gelinde gesagt, an den Haaren herbeigezogen. Wir sind hier beim Strassengesetz und nicht beim Flugverkehr. Und es ist zudem allen bekannt, dass der allergrösste Teil der Gesetzgebung betreffend Flugverkehr auf eidgenössischer und nicht auf kantonaler Ebene stattfindet. Und wir wissen ebenso, dass der ÖV um ein Vielfaches mehr zur Reduktion der externen Verkehrskosten beiträgt, als dass er selber welche verursacht. Warum also legt man den Finger auf einmal auf die viel, viel niedrigeren externen Kosten des ÖV? Man will einfach eine weitere Schlaufe einbauen, mit dem Ziel, dass am Ende die externalisierten Kosten des Autos weiterhin externalisiert bleiben. Doch die Natur ist nicht gratis. Die Auslagerung der Umweltkosten ist am Ende genau der Mechanismus, der unsere Umwelt, die natürlichen Lebensräume, die Biodiversität in den gefährdeten Zustand gebracht hat, in dem sie heute sind. Die Auslagerung der Umweltkosten ist am Ende auch der Mechanismus, auf den die menschengemachte Klimaerwärmung zurückgeht, weil niemand direkt für den Schaden aufkommen muss, den sein CO₂-Ausstoss verursacht. Deshalb kann man weiter gedankenlos CO₂ in die Atmosphäre pumpen. Wenn wir heute also die PI Wirth zu Paragraph 28 annehmen, gehen wir in unserem Kanton einen wichtigen und einen grundlegenden Schritt vorwärts. Der MIV soll nicht nur für einen Teil der Strassenkosten aufkommen, die er verursacht, er soll auch für die

Umwelt- und Gesundheitsschäden aufkommen, die er verursacht, beziehungsweise – und das ist mir eigentlich wichtiger – der MIV soll vor allem und in erster Linie für die Vermeidung von Umwelt- und Gesundheitskosten aufkommen. Statt Schäden, die bezahlt werden, soll das erste Ziel sein, dass die Schäden durch den MIV vermindert werden und gar nicht mehr entstehen.

Mit dem neuen Paragraphen 28 verankern wir diesen wichtigen und fortschrittlichen Grundsatz in unserem Gesetz. Und wir legen auch fest, wie das finanziert werden soll. Das muss für die Gesetzgebung genügen, die Einzelheiten sind auf Verordnungsebene durch die Regierung zu regeln. Die Details gehören nicht mehr ins Gesetz und bedürfen deshalb auch keiner Beratung mehr durch die Kommission. Wir Grünen stimmen dieser wegweisenden und zukunftsgerichteten Gesetzesänderung zu und lehnen den unnötigen Rückweisungsantrag ab. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Grundsätzlich sind wir interessiert an Kostenwahrheit und auch am Verursacherprinzip. Und der Strassenverkehr ist sicher Verursacher von vielen externen Kosten. Diese Ansätze sollen aber für alle Verkehrsträger gelten und nicht einseitig nur den motorisierten Individualverkehr betreffen. Dies würde zu Ungleichbehandlung führen. Übrigens, fallen E-Bikes auch unter diese PI? Die Definition von externen Kosten ist nicht einheitlich und völlig unklar. Noch schwieriger wird es, die effektiven Schäden zu beziffern und die Geschädigten zu definieren. Welche Herzinfarkte und welche Husten sollen nun vom Verkehrsfonds übernommen werden? Welche sind denn verkehrsbedingt? Oder machen wir in Zukunft Gesundheitsprävention zulasten des Strassenfonds? Oder wie sollen Kosten für die Vermeidung, Reparatur und Sanierung von Schäden, insbesondere an Menschen, Natur und Bauwerken, gerechnet werden? Die ganze PI ist nicht durchdacht, vor allem nicht zu Ende gedacht. Zusätzlich muss ja jeweils immer der externe Nutzen auch mitberücksichtigt werden. Es gibt durchaus einen Nutzen, wenn man einen Autobahnanschluss vor der Haustür hat. Der Strassenfonds übernimmt bereits heute gewisse Kosten im Bereich Natur und Landschaft, in der Finanzierung von ökologischen Ersatzmassnahmen und Lärmschutzmassnahmen.

Wir treten auf diese PI ein, werden sie aber ablehnen. Eine Rückweisung nützt nichts, ist schlecht. Wir brauchen einen grundsätzlichen Neubeginn zu diesem Thema.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Parlamentarische Initiativen werden höchst selten mit Rinderhäuten verglichen. Ich wage es trotzdem, denn zäher als diese PI von Thomas Wirth aus dem Jahre 2012 kann Leder gar nicht sein. Erst jetzt, beinahe zwei Legislaturen später, kommt sie zur Behandlung. In dieser Zeit ist viel Wasser die Limmat runtergeflossen. Und viel Wasser benötigt auch die Verarbeitung von Tierhäuten. Hatte Alex Gantner etwa Angst, dass die Felle in den Fluss fallen und davonschwimmen? Das wäre wenigstens eine nachvollziehbare Erklärung, warum er auf den letzten Drücker einen Rückweisungsantrag stellt. Dies zu tun, ist natürlich sein gutes Recht. Aber damit ist mit dem Wörtchen «gut» auch schon Schluss. Jedenfalls hat sein Antrag bei mir Stirnrunzeln ausgelöst und weitere Altersfalten in meinem Gesicht verursacht. Aber das gehört offenbar zu den Nebenwirkungen der politischen Arbeit.

Speziell ins Grübeln brachte mich aber die Begründung. Sie lautet verkürzt: Die vorberatende Kommission habe die Thematik zu seicht diskutiert. Zu wenig tief diskutiert? Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, bis vergangenen Frühling lag die Federführung bei der bürgerlichen Mehrheit. Diese hat also in den vergangenen vier Jahren problemlos entscheiden können, auf welche Mitte-links-Anliegen man wirklich eintreten will und welchen Auseinandersetzungen man sich lieber nicht stellen möchte. Mindestens in der vergangenen Legislatur hat die rechtsbürgerliche Seite deutlich gezeigt, wie wenig sie von der jetzt vehement geforderten Kompromissbereitschaft hält.

Aber von dem Stirnrunzeln mal abgesehen: Die EVP teilt die Meinung, dass diese PI viel Gesprächsstoff liefern wird, wenn es um Kostenwahrheit und Stärkung des Verursacherprinzips geht. Zum Glück sind das Werte, die wir auch in der aktuellen Legislatur weiter pflegen wollen und sollen. Und beim öffentlichen Verkehr und bei der Luftfahrt müssen wir uns ohnehin darüber unterhalten, welche Prioritäten wir setzen wollen. Schliesslich geht es dabei um nicht mehr und nicht weniger als um den Schutz von Mensch und Umwelt. Nicht aus der Welt zu schaffen ist auch das Faktum, dass der private motorisierte Strassenverkehr über 70 Prozent der Schäden verursacht. Sollte die PI also an die Regierung überwiesen werden, erwarten wir von der Regierung, dass sie in einer praxistauglichen Verordnung die betroffenen Bereiche genauer definiert und mögliche Abgeltungshöhen beziffert. Dabei haben wir vollstes Vertrauen, dass sich die bürgerliche Mehrheit im Regierungsrat vor weltfremden und unrealistischen Formulierungen wohlweislich hüten wird.

Doch etwas lässt sich schon heute sagen: Eine Abgeltung externer Kosten aus dem ZVV-Rahmenkredit ist für uns nur dann denkbar, wenn das stetige Herummäkeln am Kostendeckungsgrad des ÖV ein Ende hat. Wir wollen keine Neuauflagen von missglückten Fünfliber-Abgaben (*Anspielung auf den inzwischen wieder abgeschafften Schiffszuschlag*) und wir wollen auch keine Infragestellung der Höhe des Verkehrsfonds. Noch schiefer in der Landschaft steht allerdings die Vorstellung, allgemeine Steuermittel anzuzapfen. Genau das haben wir ja heute, auch wenn es nicht explizit so ausgesprochen ist. Da wir das Verursacherprinzip hier klar höher gewichten, muss der Strassenfonds zuständig sein; selbst im Bewusstsein, dass dieser unter Druck kommt. Aber Druck kann ja auch bewirken, dass Projektprioritäten präziser gesetzt und Baustandards oder Unterhaltsintervalle hinterfragt werden.

Die EVP sieht in der PI Wirth eine zeitgemässe Verbesserung des Strassengesetzes und wird deshalb den Rückweisungsantrag von Alex Gantner ablehnen und den Minderheitsantrag unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Zugegebenermassen regelt die vorliegende PI mit ihrem Gesetzesvorschlag das Gewollte noch nicht allzu genau. Jedoch gibt es hierzu auch noch nicht allzu viele Patentrezepte, denn bisher wurden die externen Kosten nicht nur in unserem Kanton, sondern auch andernorts schlichtweg ignoriert. Hiermit anerkenne ich zumindest, dass der Rückweisungsantrag der FDP nicht völlig aus der Luft gegriffen ist, die Messdaten müssen auf untergeordneter Ebene noch genauer definiert werden. Dies ist jedoch auch auf Verordnungsebene gut aufgehoben und dort auch nicht völlig sachfremd. Und ausserdem hatten Sie sieben Jahre Zeit, dies genauer zu regeln. Auf die ebenfalls aufgeführte Berücksichtigung der externen Kosten im Luftverkehr kommen wir übrigens gerne zu einem anderen Zeitpunkt und an anderer Stelle gerne zurück, liebe FDP. Hier ist nämlich eine ehrliche Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen und Kosten des Luftverkehrs dringend angezeigt, jedoch ist dies nicht Sache des Kantons und wir besitzen ja auch keinen Luftfahrtfonds. Daher ist dies hier völlig unbegründet. Dies genauso wie die restlichen Punkte des Rückweisungsantrags. Sie sind nicht stichhaltig und zielen hauptsächlich auf eine Verzögerung der bereits sieben Jahre alten PI ab. Hier hätte zur Vorbereitung genügend Zeit bestanden, entsprechende Punkte einfliessen zu lassen. Wir werden daher auf das Geschäft, wie vielleicht zu erwarten war, eintreten.

Zum Restlichen kann ich es relativ kurz machen: Wir stimmen der grundsätzlichen Stossrichtung der PI zu, dass der Strassenfonds alle Auswirkungen des Strassenverkehrs finanziert. Wir sind uns jedoch auch grundsätzlich bewusst, dass die Umsetzung der Vorlage noch zusätzliche Arbeit benötigt und nicht allzu trivial ist. Jedoch war diese Vorlage, wie ich erwähnt habe, lange genug im Parlament und hat lange genug auf der langen Bank gewartet. Die Vorlage ist sinnvoll und zielt auf eine notwendige Gesamtbetrachtung aller Kosten ab. Zu diesen Kosten gehören halt nicht nur die direkt ersichtlichen Kosten des Strassenbaus, sondern auch Umwelt- und Gesundheitsschäden, die zwar nicht direkt sichtbar, aber unbestritten vorhanden sind. Wer nun die Existenz dieser sogenannten externen Kosten des Strassenverkehrs bestreitet, hat den Bezug zur Realität vollständig verloren. Und wer die Existenz dieser externen Kosten anerkennt, sie jedoch nicht weiterverrechnen will, betreibt politisches Lobbying für Autofahrer auf Kosten von Umwelt und Gesundheit.

Da wir von der Alternativen Liste AL uns diesen Kosten stellen wollen, werden wir dieser PI und damit dem Minderheitsantrag zustimmen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Kein Wunder, wurde die PI in der KEVU ohne vertiefte Diskussionen und Ausarbeitung eines Gegenvorschlags abgeschmettert, denn diese PI ist vermutlich der giftigste Vorstoss, den wir heute beraten. Er zielt, ideologisch verblendet, einseitig auf den motorisierten Individualverkehr. Und Thomas Forrer hat es gesagt, es geht um die Verkehrswende. Wir haben ein neues geflügeltes Wort: Nach der Energiewende und dem Klimawandel kommt die Verkehrswende. Sie sagen genau das, was wir den Vorstössen unterstellen: Sie wollen das Verkehrssystem im Kanton Zürich umkrempeln. Sie wollen mit allen Mitteln und Tricks den Strassenfonds plündern, damit kein Geld für weitere Strassenausbauten mehr vorhanden ist. Manuel Sahli hat es selber zugegeben: Es ist unausgegoren, es ist pauschalisierend. Es geht von Gesundheitsschäden über Artenschutz zu Ernteaussfällen. Sie sehen, es ist uferlos, welche Schädigungen hier schlussendlich abgegolten werden sollten. Ich frage Sie: Wer zahlt die Herzinfarkte, die die Automobilisten in der 200. Staustunde erleiden, weil Sie ständig Verkehrsprojekte und -ausbauten verhindern. Wer ist haftbar? Ist das dann die links-grüne Öko-Allianz, die dort haftbar gemacht werden kann? Es ist ein uferloses Betätigungsfeld für Anwälte. Wir stehen Klagen in amerikanischem Ausmass gegenüber (*Heiterkeit*), wenn solcher Unsinn verankert wird. Und nochmals: Es zielt auf die Plünderung des Strassenfonds.

Lehnen Sie diese PI ab, was das Beste ist, oder unterstützen Sie zumindest den Rückweisungsantrag. Wie einleitend schon gesagt, spätestens mit dieser PI ist das Fuder überladen und Sie können mit dem Referendum rechnen, wenn Sie hier Ihre Meinung so durchpauken. Ich danke.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Dieses Geschäft zeigt die Problematik der heutigen Diskussion. Wenn Oppositionsvorstösse und Minderheitsanträge zugespitzt formuliert werden, dann ist dies verständlich, man will sich ja profilieren. Wenn man dann aber die Ratsmehrheit innehat, trägt man die Verantwortung und sollte dann allenfalls nochmals in sich gehen, ob man tatsächlich will, was man da geschrieben hat. Diese Verantwortung wird mit den Voten der links-grünen Mehrheit in dieser Diskussion nun einfach an die Regierung abgeschoben, mit der Drohung, zusätzlich dann die Vorlage der Regierung mit Vorstössen wieder zu hinterfragen und zu torpedieren. Was ist das für eine Politik? Der Vorwurf an die ehemalige KEVU-Mehrheit, kein Bedürfnis nach Änderungen gehabt zu haben, kann man relativ einfach erklären: Wenn man eine Bestimmung ablehnt, muss man sie nicht ändern, insbesondere dann, wenn die damalige Minderheit keinerlei Kompromissbereitschaft signalisiert.

Felix Hoesch hat mit seinem Votum genau das Problem dieser PI aufgezeigt: Nicht abschätzbare Kosten, nicht aufzeigbare Zusammenhänge, wie soll man das quantifizieren und nachweisen, wer jetzt berechtigt ist und wer nicht? Er hat selber gesagt, dass er das nicht weiss. Die externen Kosten von Bahn und Luft lassen wir mal weg, aber reden wir doch einmal über den öffentlichen Verkehr im Kantonsgebiet, also sprich beispielsweise über Tram und Bus: Auch diese Verkehrsträger haben Emissionen. Ich weiss nicht, wer von Ihnen neben einer Tramhaltestelle wohnt oder gewohnt hat, aber dieser Lärm ist deutlich lauter als der Lärm von irgendwelchen Autos. Auch Busse, die bei einer Haltestelle bremsen müssen, verursachen durchaus Lärm, auch das wird als externe Kosten nicht berücksichtigt.

Sie werfen uns Rückwärtsgewandtheit vor. Wir machen aber Gesetze für die Zukunft, also schauen wir in die Zukunft: Wie sieht es denn aus, wenn die vielgerühmte E-Mobilität zum Tragen kommt? Dann ist die CO₂-Emission weg, dann ist der Lärm weg. Hier gibt es ja bereits Forderungen von links-grüner Seite, dass Elektroautos aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich Lärm machen müssen, damit man sie hört. Also schauen wir in die Zukunft, machen wir Gesetze für die Zukunft. Nun, man kann sagen, da sind wir noch nicht. Okay, einverstanden, aber dann

machen wir Kostenwahrheit und Kostendeckung für alle Verkehrsträger, wie dies Alex Gantner erwähnt hat, beispielsweise mit einem Mobility Pricing über alle Verkehrsträger. Denn der Strassenfonds wird nur vom MIV finanziert, und wenn wir dann beispielsweise externe Kosten des ÖV auch über diesen Strassenfonds finanzieren müssen, dann tragen der ÖV, Velos und Fussgänger nichts dazu bei, weil diese genau wie Elektroautos von Verkehrsabgaben befreit sind.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Kürzlich hat die FDP ihre grüne DNA, von der sie behauptet, dass sie sie hat, wiederentdeckt und will Umweltpolitik machen und sagen «Wir machen liberale Umweltpolitik». Dort geht es dann vor allem um die Internalisierung von externen Kosten. Ich kann feststellen, wenn ich die Begründung des Rückweisanspruchs anschaue: Das ist tatsächlich etwas Neues, dass die FDP sonst nie will ausserhalb der Sonntagsreden und 1.-August-Reden. Denn sie hat sich bislang überhaupt nicht dafür interessiert, zumindest so muss ich es interpretieren, wenn sie nur zwei Sitzungen benötigt hat, um einen so grundlegenden Entscheid zu fällen und zu schauen, ob man es besser machen könnte. Jetzt, da man merkt, oh, diese Forderung hat ja plötzlich eine Mehrheit, will man gestaltend eingreifen. Ich bin sehr dankbar dafür, dass die FDP gestaltend eingreifen will, und ich bin auch sehr dankbar dafür, wenn sie beispielsweise schaut, dass wir den öffentlichen Verkehr oder den Luftverkehr in ein solches System einbeziehen können. Im Rahmen des Strassengesetzes ist dies aber kaum möglich.

Wenn wir jetzt die externen Kosten, die neusten Zahlen, die der Bund veröffentlicht hat, dann sind wir im Bereich des Gesamtverkehrssystems und externen Kosten von 12 Milliarden oder etwas mehr als 12 Milliarden Schweizer Franken. Davon fallen 10 Milliarden auf den Strassenverkehr, 1 Milliarde auf den Schienenverkehr und etwa 1,2 Milliarden auf den Flugverkehr. Also hier haben wir tatsächlich etwas zu tun. Und wenn wir jetzt nochmals den Strassenverkehr genauer anschauen, dann ist es der MIV, der 70 Prozent dieser 10 Milliarden Franken des Strassenverkehrs verursacht, also knapp 7 Milliarden. Wir haben unter anderem noch den Langsamverkehr und wir haben den Güterverkehr und dann haben wir eben auch den öffentlichen Verkehr, beispielsweise Busse, die vorhin von Christian Schucan erwähnt wurden. Dort sind wir im Bereich von 2,5 Prozent oder 250 Millionen Franken. Ja, diese Kosten sollen dort auch internalisiert werden. Wir können aber sinnvollerweise nicht den gesamten ÖV auf den Strassenfonds abwälzen, also machen wir doch einen Vorstoss für den öffentlichen Verkehr und schauen wir, dass diese Kosten auch internalisiert werden. Hier

können wir leider nur über das sprechen, was wir im Strassenfonds beschliessen können.

Ich bitte Sie, stimmen Sie diesem Antrag zu. Lassen Sie uns in diese Diskussion steigen, um die offenen Fragen anzuschauen. Ich sehe auch keine Gefahr wegen der 20 Prozent dieser 7 Milliarden Franken, die aus dem Strassenfonds finanziert werden sollen, wie es Alex Gantner getan hat. Weil wir tatsächlich im ersten Schritt offene Fragen haben. Wir können zuerst einmal das machen, was man berechnen kann, diese Grundlagen erarbeiten. Und wenn es dann immer bessere Grundlagen gibt, kann man diesen Bereich ausdehnen. Und wenn wir die Zukunft anschauen, Christian Schucan, und sagen «E-Mobilität macht weniger Lärm und weniger Luftschadstoffe», dann ist das überhaupt kein Problem mit dieser Vorlage. Dann sind auch die externen Kosten geringer, entsprechend muss weniger abgegeben werden. Also es ist ganz klar, diese Bestimmung ist zukunftstauglich, weil es ja genau um die Internalisierung der externen Kosten geht, also um Subventionen aus den allgemeinen Steuermitteln, die den verschiedenen Verkehrsträgern zugutekommen.

Also wagen Sie endlich einen Schritt in eine zukunftsfähige Umweltpolitik, in eine liberale Umweltpolitik und internalisieren Sie die externen Kosten. Ich danke Ihnen.

Céline Widmer (SP, Zürich): Geschätzte Damen und Herren auf der gegenüberliegenden Ratsseite, wenn Sie angesichts der Klimakrise allen Ernstes über das Problem diskutieren wollen, dass öffentlicher Verkehr auch Lärm verursacht, dann weiss ich nicht, wie Sie das der Bevölkerung erklären wollen. Das Thema der Internalisierung externer Kosten des MIV ist aktuell, es muss behandelt werden. Es ist an der Zeit, dass wir eine zukunftsgerichtete Politik machen und hier drin nicht 100mal Themen wälzen, die jetzt nicht drängend sind. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Wir haben es gehört, die Mehrheitsverhältnisse in diesem Rat sind scheinbar etwas anders. Ja, ja, es ist so, ich nehme das auch zur Kenntnis. Aber ich behaupte, das Zürcher Volk, die Zürcher Bevölkerung weiss das nicht, und deshalb werden wir es auf den Tisch legen und diese links-grünen Anliegen, die Sie heute Morgen vertreten haben, mit dem Behördenreferendum bekämpfen. Und schauen Sie, wenn ein Herr Sommer sagt, dagegen sei die bürgerliche Mehrheit, dann deckt er auf, was die EVP ist: Die EVP ist eine linke Partei, und sie war es schon immer, oder? Und seien Sie doch

ehrlich, wir sehen das auch, Sie stimmen geschlossen miteinander. Seien Sie doch ehrlich. Aber dann legen wir das dem Zürcher Volk vor und lassen das Zürcher Volk entscheiden. Das Zürcher Volk ist nicht links, und dann sind die Zeit und die Anliegen der Öko-Ära, wie sie Herr Hoesch vorher genannt hat, ziemlich schnell vorbei.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich glaube, eine kleine Lektion in aller Liebe braucht es jetzt, Herr Amrein (*Heiterkeit*). Ich muss Ihnen sagen: Wir auf dieser Seite, wir sind vom Volk gewählt worden. Und in diesem Sinn wusste das Zürcher Volk sehr genau, was es wollte. Es wollte eine Änderung in der Politik. Das ist es. Und wenn wir, diese Seite, es jetzt schaffen, gemeinsam zu arbeiten und Sie das in den letzten 32 Jahren oder 80 Jahren «verlauert» haben, dann müssen Sie nicht uns die Schuld geben. Wir machen das aus unserer Sicht, das ist auch ein Auftrag, wie Ihr Herrgott (*gemeint ist Altbundesrat Christoph Blocher*) immer sagt. Es ist ein Auftrag des Volkes, und genau das machen wir, wir sind vom Volk gewählt. Also hören Sie auf zu kritisieren und ertragen Sie es, dass Sie jetzt halt nicht automatisch jedes Mal gewinnen können. Danke.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Es ist so, der Strassenverkehr deckt zwar 100 Prozent seiner direkten Kosten, nicht aber die externen Kosten. Nur, wir haben im Kanton Zürich keine verlässlichen Zahlen, was das hier im Kanton Zürich genau bedeutet. Der Vorstoss lässt sehr viele Fragen offen, Abgrenzungsfragen, und vor allem – das ist auch mein Problem – ist der Vorstoss, so wie er jetzt formuliert ist, nur sehr schwer umsetzbar. Natürlich begrüsse ich auch Kostenwahrheit, selbstverständlich begrüsse ich das. Aber Kostenwahrheit für den Verkehr, für die ganze Mobilität, für die Strasse, für die Schiene, selbst für den Fuss- und Veloverkehr. Und hier gibt es ja eine Studie des ARE (*Amt für Raumentwicklung*) Schweiz, die das 2019 – die Studie ist sehr aktuell – aufgrund von Zahlen von 2016 analysiert hat. Hier wird von einer Zahl von 1,4 Milliarden Franken schweizweit gesprochen. Das ist eine Menge Geld. Und es ist so, dass der Strassenverkehr hier seinen Teil dazu beiträgt, einen erheblichen Teil dazu beiträgt, aber auch die anderen Verkehrsträger. Nun ist es ja so, dass mindestens der öffentliche Verkehr hier im Kanton Zürich weiterhin subventioniert ist, wenn ich auch stolz bin auf den grossen Kostendeckungsgrad. Wenn man also wirklich Kostenwahrheit haben möchte, dann müsste man wahrscheinlich eine leistungsabhängige Abgabe einführen, so wie wir es zum Bei-

spiel bei der LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*) haben. Aber für eine solche echte leistungsfähige Abgabe haben Sie hier im Kanton Zürich keine gesetzliche Grundlage. Aus meiner Sicht und auch aus der Sicht der Regierung wäre es ganz klar, dass auch eine solche leistungsfähige Abgabe, ob man sie dann «Mobility Pricing» oder wie auch immer nennt, auf nationaler Ebene umgesetzt werden müsste. Einen kantons-eigenen Weg, einen Zürcher Weg in dieser Mobilitätsfrage erachte ich für den Kanton Zürich, als Mobilitätszentrum der Schweiz, nicht als zielführend.

Die vorgeschlagene Formulierung, geschätzter Daniel Sommer, geht nicht mehr an die Regierung zur Stellungnahme, sie geht direkt vors Volk, sollte das Referendum ergriffen werden. Und dann müssten Sie, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte, erklären können, wie Sie die Forderung umsetzen wollen. Hier habe ich heute Morgen zumindest keine einheitliche Haltung gehört. Wollen Sie das über den Verkehrsfonds, den Strassenfonds finanzieren? Mutmasslich eher über den Strassenfonds. Oder wollen Sie das über allgemeine Strassenverkehrsmittel finanzieren? Wie wollen Sie das überhaupt umsetzen? Ich meine, es ehrt mich, es ist ein grosses Vertrauen in die Regierung und in mich als Verkehrsministerin, wenn Sie sagen «Die setzen das dann schon richtig um über eine Verordnung». Ja, vielen Dank für dieses Vertrauen, aber Sie sind die Legislative und Sie müssen eigentlich in Ihren Gesetzen – das wäre mindestens der Wunsch der Regierung – die Grundzüge bekannt geben, die wir dann in der Verordnung umsetzen. Und diese kennen wir nicht. Ich finde, bei aller ehrenhaften Zielsetzung – die kann man haben, man kann ein Mobility Pricing wollen, man kann mehr Kostenwahrheit wollen –, man sollte dann auch sagen, wie es dann umgesetzt wird, und nicht einfach der Regierung diese hehre Aufgabe übertragen.

In diesem Sinne – Herr Erstinitiant Thomas Wirth, Sie haben gesagt «Wir werden das dann schon umsetzen, nein, es sind dann nicht wir hier im Parlament, es ist dann die Regierung, die hier eine Vorlage ausarbeiten muss» –, in diesem Sinne hätte ich es persönlich begrüsst, wenn man noch einmal eine Chance gehabt hätte, diese Diskussion zu führen, auch damit es klar gewesen wäre, wie man sich die Umsetzung eigentlich vorstellt.

Ich muss Ihnen daher sagen: Ich bitte Sie ernsthaft, diese PI nicht zu unterstützen, aus genau diesen Gründen. Denn Sie müssen es erklären können, auch der Bevölkerung, was Sie nun ganz genau damit wollen, damit die Bevölkerung sich auch einen Eindruck machen kann, was Sie

heute legiferieren wollen. In diesem Sinne bitte ich Sie wirklich, diese PI abzulehnen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Ratspräsident Dieter Kläy: Heute Morgen haben Sie den Antrag von Alex Gantner auf Rückweisung der Vorlage an die KEVU erhalten.

Antrag von Alex Gantner:

Rückweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) mit dem Auftrag, innert 18 Monaten dem Kantonsrat eine erneute Änderung der parlamentarischen Initiative Thomas Wirth (340/2012) mit folgender Stossrichtung zu beantragen:

- *Fokus auf messbare Beeinträchtigungen (z.B. Lärmgrenzwerte, Luftgrenzwerte) - motorisierter Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Luftverkehr als Verursachergruppen*
- *Einmalentschädigung für bauliche Massnahmen bzw. Naturaufwertungen*
- *Finanzierung aus bestehenden Fonds, über den ZVV Rahmenkredit bzw. befristet aus allgemeinen Steuererträgen*

Abstimmung über den Rückweisungsantrag von Alex Gantner

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag auf Rückweisung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 340/2012 abzulehnen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

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

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 340/2012 von Thomas

Wirth wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Projektierungsgrundsätze)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie vom 19. Juni 2018,

beschliesst:

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:
§ 28. Abs. 1 unverändert.*

² Kosten für die Vermeidung und Behebung von Beeinträchtigungen der Gesundheit der Menschen bzw. von Schäden an Natur und Bauwerken, die der motorisierte Strassenverkehr verursacht, werden mit Mitteln aus dem Strassenfonds gedeckt.

Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4.

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 Barbara Schaffner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten parlamentarischen Initiative KR-Nr. 340a/2012 zuzustimmen.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative

Titel und Ingress

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:
§ 28*

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.

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)

6. Änderung Strassengesetz

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018 zur parlamentarischen Initiative Alex Gantner
KR-Nr. 323a/2013 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 299a/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 Paragraf 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 Kanton 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 Meinung 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 Verwaltungsgerichtsentcheid 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 Paragraphen 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 hinausschiesst. 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 Paragraph 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 Paragrafen in der KStgV, 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? Elektrovelos sind auch MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Auch der Gü-

ter- 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 überkommunalen 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 Paragraphen 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 Paragraph 14 mit der ergänzenden Formulierung bezüglich der Projektierungsgrundsätze und auch der Verweis auf die neue Verfassungsgrundlage.

Paragraph 14 war 2011 der Killerparagraph 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 Paragraphen, 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 Killerparagraphen 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 Killerparagraphen. Er war natürlich schon beim letzten Mal ein umstrittener Paragraph, nämlich Paragraph 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 kreiert 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 – aufgezungen 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 Uetliberg-tunnel zeigt, dass man Probleme in der Stadt durchaus mit sinnvollen Umfahrungen lösen kann. Dies bedingt aber auch die Bereitschaft für entsprechende Strassenbauprojekte, und die vermisste 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 Rossengarten-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.

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 Zentrums Gemeinden. Diese PI wird insbesondere die ländlichen, flächengrossen mit tiefer Bevölkerungsdichte am stärks-

ten 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 Millionengeschenk 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 ausstariertes 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 hingehet 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 geäufnet. 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 Milchkühe 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 Gemeindegut 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 Prozentpünktlein 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 sagt, 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.

8. Verschiedenes

Gemeinsame Fraktionserklärung der Grünen, SVP und CVP zum Zwischenstand Standortstrategie Agroscope

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP, Grünen und CVP zum Zwischenstand Standortstrategie Agroscope (*Kompetenzzentrum des Bundes für Landwirtschaft*):

Am vergangenen Mittwochabend hat der Bundesrat über den Zwischenstand der Standortstrategie von Agroscope berichtet. Die Fraktionen nehmen zur Kenntnis, dass der Standort Reckenholz bestätigt wurde und der Standort Wädenswil weiterhin als dezentrale Versuchstation in Diskussion bleibt. Es ist zu begrüßen, dass sich nun Bundesrat Guy Parmelin persönlich mit den Vertretern der Forschung und des

Kantons aussprechen will. Der Standort Wädenswil ist für die Spezialkulturen Obst, Beeren, Gemüse und Reben von grosser Bedeutung. Die Spezialkulturen weisen rund einen Drittel der Wertschöpfung im Pflanzenbau auf, vergleichsweise kleine Flächen mit minimalen Direktzahlungen.

Ursprünglich war vorgesehen, dass der Personalbestand in Wädenswil von 150 auf 15 reduziert werden soll. Bis heute konnte nicht aufgezeigt werden, was der Gewinn sein soll, wenn die Forscher weit weg von ihren Versuchsflächen zusammengezogen werden sollen. Der landwirtschaftliche Lehr- und Forschungs-Cluster im Kanton Zürich ist dicht gewoben. Neben den Agrar- und Umweltwissenschaften an der ETH, an der Universität Zürich, der EAWAG (*Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz*) und WSL (*Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft*), der ZHAW (*Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*) und dem Strickhof (*Kompetenzzentrum für Bildung und Dienstleistungen in Land- und Ernährungswirtschaft*) haben wir auch das neu gegründete Weinbauzentrum. Studentinnen und Studenten der ETH und der ZHAW haben die Möglichkeit für Semester-, Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen. Wie soll das in Zukunft funktionieren, wenn die Forschenden nicht mehr vor Ort sind?

Heute Morgen läuft seit zehn Minuten eine Pressekonferenz des Schweizerischen Obstverbandes in Felben-Wellhausen zum Beginn der Kernobsternte. An praktischen Beispielen wird der Forschungsbedarf aufgezeigt: Klimawandel, eingeschleppte Schädlinge und Krankheiten, Reduktion beim Einsatz der Pflanzenschutzmittel, Züchtung in Richtung Krankheitstoleranz und so weiter sind die Fragestellungen, die dringend gelöst werden müssen. In der Vergangenheit konnte Agroscope nur einen Teil der Fragestellungen bearbeiten, die aus den Verbänden eingereicht wurde.

Seit bald einem Jahrzehnt folgt in der landwirtschaftlichen Forschung eine Strukturreform der anderen. Diese Selbstbeschäftigung hat ein Mass angenommen, das nicht mehr akzeptabel ist. Wir verlangen, dass die Forschenden sich wieder der Forschung widmen können. Es gibt viele Fragen, auf die wir Antworten brauchen. Danke.

Persönliche Erklärung betreffend «Orwellsche Zustände im Zürcher Kantonsrat» von Hans-Peter Amrein, Küsnacht

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Datiert vom kommenden 23. September 2019, hat die Medienstelle der Parlamentsdienste, via die

Pressestelle des Regierungsrates, am vergangenen Freitag, 23. August, als Vorschau auf die heutige Doppelsitzung, eine Medienmitteilung versandt. Der Titel lautet «Neue Öko-Mehrheit entscheidet über Revision des Strassengesetzes» und ein Untertitel heisst «Tempo 30 auf Kantonsstrassen» – falsch, wie uns der Ratspräsident dies ja vorhin kurz erläutert hat.

Während zu mehreren heute zur Beratung kommenden parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz die ehemalige KEVU-Präsidentin (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) und Referentin von der SP (*Rosmarie Joss*) sowie – wohl zu seiner eigenen PI – Kantonsrat Alex Gantner, FDP, mit Mobilnummern als Ansprechpartner genannt werden, wird zu den zwei parlamentarischen Initiativen zu «Tempo 30 auf Kantonsstrassen» als einziger Ansprechpartner der Medien Kantonsrat Thomas Wirth, GLP, genannt.

Die Gegner der aus den Reihen der Ratslinken hervorgegangenen, heute zur Abstimmung kommenden parlamentarischen Initiativen und die Befürworter der parlamentarischen Initiative Trachsel dagegen werden von der Medienstelle des Kantonsrats als Ansprechpartner aussenvorgelassen und verschwiegen.

Geschätzter Herr Kantonsratspräsident (*Dieter Kläy*), geschätzte Mitglieder der Geschäftsleitung des Kantonsrates, geschätzter Leiter der Parlamentsdienste, Herr von Wyss (*Moritz von Wyss*), die Frage muss gestellt werden: Sollen die bürgerlichen Ratsmitglieder, zu denen ich mich auch zähle, eigentlich für blöd verkauft werden? Ich bitte die Geschäftsleitung abzuklären, ob der auf diese Ratsperiode teuer eingestellte Leiter der Medienstelle des Kantonsrates seinem Amt gewachsen ist. Wer nimmt die Aufsichtsfunktion über die Medienstelle innerhalb der Geschäftsleitung wahr und wie ist sichergestellt, dass der Leiter der Parlamentsdienste die Aufsicht über seine neue Medienstelle auch wahrnimmt?

Diese Medienmitteilung zeugt von ganz ungesundem Demokratieverständnis, zeigt Ansätze von Totalitarismus, widerspricht den in unserem Lande geltenden Grundsätzen von Fairness und neutraler Information und enttäuscht masslos. Ich danke für die Kenntnisnahme.

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. August 2019

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 9. September 2019.