

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 7. Dezember 2016

### **1192. Kantonale Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)», Ergebnis der Kommissionsberatung, Ermächtigung**

#### **1. Ausgangslage**

Mit Beschluss vom 27. Januar 2016 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, die kantonale Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)» abzulehnen. Gleichzeitig beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, den von ihm ausgearbeiteten Gegenvorschlag zu beschliessen (Vorlage 5251). Der Gegenvorschlag des Regierungsrates sieht folgende Änderung von Art. 104 Abs. 2 der Kantonsverfassung (KV) vor:

«Der Kanton übt die Hoheit über die Staatsstrassen aus und sorgt für deren ausreichende Leistungsfähigkeit für den motorisierten privaten Verkehr.»

#### **2. Gegenvorschlag der KEVU**

Am 15. November 2016 schloss die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates (KEVU) ihre Beratung zur Vorlage ab, in deren Verlauf die FDP und die SVP einen eigenen Gegenvorschlag einbrachten. In der Schlussabstimmung obsiegte der Gegenvorschlag der FDP/SVP gegenüber demjenigen des Regierungsrates. Die Kommission beschloss sodann, der Initiative diesen Gegenvorschlag gegenüberzustellen und die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Der Gegenvorschlag der KEVU sieht die Ergänzung von Art. 104 KV mit einem neuen Abs. 2<sup>bis</sup> vor:

«Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.»

Der Gegenvorschlag des Regierungsrates fand in der KEVU keine Unterstützung. Für eine Mehrheit der Kommission gewichtete er die Interessen des motorisierten Individualverkehrs zu wenig.

### **3. Einschätzung zum Gegenvorschlag der KEVU**

Im Hinblick auf die Beratung der Vorlage im Kantonsrat ist zu entscheiden, wie sich der Regierungsrat zum Gegenvorschlag der KEVU stellt.

An der in der Vorlage 5251 vorgenommenen Einschätzung, dass die Initiative im Grundsatz ein berechtigtes Anliegen aufgreift, hat sich nichts geändert. Der Gegenvorschlag der Kommission korrigiert zwei wesentliche Mängel der Initiative, indem er nicht nur die Strassen von überkommunaler Bedeutung, sondern alle Staatsstrassen ins Recht fasst und indem er vom absoluten Ausschluss von Kapazitätsreduktionen Abstand nimmt.

Die von der KEVU vorgeschlagene neue Verfassungsbestimmung fügt sich in die übrigen Bestimmungen von Art. 104 KV ein, namentlich in den Auftrag von Abs. 1, ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem zu betreiben, und von Abs. 3, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Mit einer Ergänzung des Art. 104 KV durch den Gegenvorschlag der KEVU wird wie beim Gegenvorschlag des Regierungsrates ein Gegengewicht zum Förderauftrag für den öffentlichen Verkehr in Art. 104 Abs. 3 KV geschaffen. Der allgemeine Auftrag von Art. 104 Abs. 1 KV, für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sorgen, wird erweitert. Damit entspricht der Gegenvorschlag der KEVU durchaus dem Anliegen des Regierungsrates.

Der Gegenvorschlag der KEVU geht aber über den Gegenvorschlag des Regierungsrates hinaus, indem er einen Ausgleich im umliegenden Strassennetz vorschreibt, wenn auf einem Abschnitt des Staatsstrassennetzes die Leistungsfähigkeit vermindert wird. Insofern bedarf er einer näheren Betrachtung.

Im Rahmen der Beratungen in der KEVU wurde nicht diskutiert, welche Tragweite dem Ausgleich zukommen soll («ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen»). Aufgrund des Gesamtzusammenhangs und der allgemeinen Diskussion zum Gegenvorschlag ist davon auszugehen, dass damit ein Ausgleich durch die Schaffung neuer Kapazitäten, d. h. einem Aus- oder Neubau von Strassen, gemeint war.

Wie bereits im Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2016 zur Volksinitiative (Vorlage 5251) dargelegt, gibt das Bundesrecht gewisse Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb von Strassen vor. So muss der Erhalt bestehender Kapazitäten im Gesamtzusammenhang und unter Berücksichtigung von entgegenstehenden Interessen sowie der gesetzlichen Vorgaben, z. B. des Lärmschutzes, erfolgen. Ein absoluter Vorrang der Kapazitätserhaltung ist nicht mit dem Bundesrecht vereinbar. Die von der KEVU beschlossene Bestimmung bereitet keine Schwierigkeiten, so-

weit die Verringerung der Leistungsfähigkeit eines Staatsstrassenabschnitts für den MIV mit dem Ausbau der Kapazität auf einer anderen Verbindung einhergeht, so etwa bei den flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich zur Westumfahrung oder bei der Verkehrsverlagerung auf die Bern-/Ueberlandstrasse im Limmattal im Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Hingegen ist ein solcher Ausbau der Strasseninfrastrukturen zur Entlastung anderer Achsen nicht überall möglich, insbesondere im dicht bebauten Siedlungsgebiet der Agglomerationen, wo der Raum dafür häufig fehlt.

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glattal und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken (Kap. 4.1.1). Gerade in den Agglomerationen verlangen diese verkehrspolitischen Zielsetzungen eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Ein Ausbau des öV-Angebots führt zu einer Erhöhung der Kapazität des Gesamtverkehrssystems gemessen an der Anzahl beförderter Personen, unter Umständen aber zu einer gewissen Einschränkung des MIV auf dem betreffenden Strassenabschnitt. Solche Einschränkungen sind etwa denkbar bei Strassenbahnprojekten oder Massnahmen zur Busbevorzugung. Auch solche Vorhaben stehen aber nach Auffassung des Regierungsrates nicht in einem Widerspruch zum Gegenvorschlag der KEVU, solange im umliegenden Verkehrsnetz noch genügend Leistungsreserven bestehen, um die Nachfrage des MIV bewältigen zu können. Dies ist im Rahmen der entsprechenden Planungen durch den Kanton sicherzustellen. Aufgrund der Diskussion in der KEVU besteht jedenfalls kein Grund zur Annahme, dass die Kommission mit ihrem Gegenvorschlag von der erwähnten, im Richtplan verankerten und breit getragenen verkehrspolitischen Zielsetzung Abstand nehmen wollte.

Dies führt zur Feststellung, dass es trotz der genannten Vorbehalte angezeigt ist, den Gegenvorschlag der KEVU zu unterstützen. Er nimmt ein berechtigtes Anliegen auf und ist weniger absolut formuliert als die Anti-Stauintiative. Die Volkswirtschaftsdirektion ist deshalb zu ermächtigen, den Gegenvorschlag der KEVU gegenüber dem Kantonsrat zu unterstützen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, gegenüber dem Kantonsrat den Gegenvorschlag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zur kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)» zu unterstützen.

II. Dieser Beschluss ist bis zur Beratung der Vorlage 5251 im Kantonsrat nicht öffentlich.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**