

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 299/2013
von Jürg Trachsel betreffend Änderung des
Strassengesetzes**

(vom)

Der Kantonsrat,

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

beschliesst:

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

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 299/2013 von Jörg Trachsel wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 19. Juni 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ivo Koller, Uster; Ruedi Lais, Wallisellen; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Projektierungsgrundsätze)

Der Kantonsrat,

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

beschliesst:

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

§ 14. Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit, der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

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

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 31. März 2014 unterstützte der Kantonsrat die von Jürg Trachsel, Richterswil, Rico Brazerol, Horgen, und Heinz Kyburz, Männedorf, am 30. September 2013 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Änderung des Strassengesetzes mit 89 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

*Das Strassengesetz (StrG) ist wie folgt zu ändern:
Streichung der §§ 43–52*

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 25. Oktober 2016)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 299/2013 betreffend Änderung des Strassengesetzes, die vom Kantonsrat am 31. März 2014 mit 89 Stimmen vorläufig unterstützt worden ist, vorbehaltlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 28. Juni 2016 abgeschlossen. Der Erstinitiant hat das Recht auf Anhörung wahrgenommen (§ 50a Geschäftsreglement des Kantonsrates).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis:

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) stimmt der abgeänderten Initiative mit 9 zu 6 Stimmen zu.

Es wurde folgende Änderung vorgenommen:

StrG § 43 neuer Absatz

Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit von Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf einzelnen Abschnitten setzt voraus, dass im umliegenden Netz Ersatz von mindestens gleichem Umfang geschaffen wird.

Die Mehrheit stimmt der abgeänderten parlamentarischen Initiative (PI) aus folgenden Gründen zu: Die geänderte Version nimmt das Anliegen in praxistauglicher Form auf. Das Anliegen ist nach wie vor berechtigt: Auch die Städte haben dafür zu sorgen, dass die überkommunalen Strassen ihre Rolle als zentrale Verkehrsachsen tatsächlich spielen können. Diese für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich wichtige Funktion darf nicht städtischen Sonderinteressen geopfert werden. Die Mehrheit sieht keine rechtlichen Probleme bei dieser Regelung, da bereits der gesamte Abschnitt VI, Abs. 1, §§ 43–52 StrG eine Sonderregelung für die Städte darstellt.

Die Minderheit lehnt die Kompetenzbescheidung bei den beiden Städten Zürich und Winterthur ab. Es gibt keinen Grund das bisher gut funktionierende Zusammenspiel in der beabsichtigten Art und Weise zu gefährden und die verkehrspolitische Ausrichtung der städtischen Bevölkerung zu missachten. Die Minderheit weist darauf hin, dass die beabsichtigte Änderung auch aus rechtlichen Gründen abzu-

lehnen ist: Die Bestimmung trifft nur die beiden Städte und benachteiligt diese damit explizit gegenüber den anderen Gemeinden. Das ist nach Meinung der Minderheit diskriminierend und unzulässig.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 5. April 2017)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 25. Oktober 2016 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 299/2013 betreffend Änderung des Strassengesetzes im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

1. Gemäss § 43 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) sind die Städte Zürich und Winterthur für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet zuständig. Überkommunale Bedeutung haben die Strassen des kantonalen und regionalen Richtplanes. Die Projektierung und Projektfestsetzung erfolgen durch die Stadträte. Die bereinigten Projekte sind durch den Regierungsrat zu genehmigen (§ 45 StrG).

Die ursprünglich eingereichte parlamentarische Initiative beabsichtigt mit der Aufhebung der §§ 43–52 StrG eine vollständige Aufhebung der Aufgabenübertragung an die Städte Zürich und Winterthur in Bezug auf die Strassen mit überkommunaler Bedeutung.

Mit dem Postulat KR-Nr. 160/2009 betreffend Zuständigkeit Hauptverkehrsstrassen wurde im Grundsatz ebenfalls die Aufhebung der Aufgabendelegation an die Städte Zürich und Winterthur verlangt. In seiner Stellungnahme (RRB Nr. 1157/2009) sowie in seinem Bericht und Antrag vom 30. März 2010 (Vorlage 4647) lehnte der Regierungsrat diese Aufhebung der Aufgabenübertragung ab. Er machte geltend, die Aufgabenteilung zwischen Kanton und den beiden Grossstädten sei historisch begründet und habe sich im Wesentlichen bewährt. Es sei zweckmässig, dass die Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet dieser Städte von diesen erstellt, ausgebaut und unterhalten werden, da die Städte verschiedene kommunale Aufgaben, etwa im Zusammenhang mit dem Werkleitungsbau, erfüllen würden. Als sinnvoll erachtete der Regierungsrat zudem, dass die Bauprojekte für solche Strassen durch die Städte ausgearbeitet und festgesetzt werden. Die kantonale Verwaltung wäre mit der bestehenden Infrastruktur und ihrem Personal nicht in der Lage, diese umfangreichen Aufgaben zu übernehmen. Der Kantonsrat hat das Postulat mit Beschluss vom 28. November 2011 als erledigt abgeschrieben.

Wir lehnen die vorliegende parlamentarische Initiative sowohl in ihrer ursprünglichen als auch in der von Ihrer Kommission vorgeschlagenen Form ab. Gegen eine grundsätzliche Aufhebung der Aufgaben-delegation an die beiden Städte sprechen weiterhin die zum Postulat KR-Nr. 160/2009 vorgebrachten Gründe.

Mit der geänderten Initiative erhielten die Städte Zürich und Winterthur eigene verkehrsplanerische Vorgaben. Die heutigen Spezialregeln für die beiden Städte (§§ 43 ff. StrG) betreffen indessen nur Fragen der Zuständigkeit, der Verfahren und der Finanzierung. Die Projektierungsgrundsätze regeln das Strassengesetz für alle Strassen zentral und einheitlich in § 14. Wir erachten es daher weder als nötig noch als richtig, für die Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur zusätzlich eigene Projektierungsvorgaben zu erlassen. Die in der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 323/2013 betreffend Änderung Strassengesetz vorgesehenen Anpassungen erachten wir als ausreichend, um die Wahrung der kantonalen Interessen an den Strassen von überkommunaler Bedeutung zu stärken.

2. Ihr Änderungsantrag entstammt der vom Kantonsrat am 13. März 2017 als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung (Anti-Stauinitiative)» beschlossenen Änderung von Art. 104 der Kantonsverfassung (KV, LS 101; vgl. Vorlage 5251b). Diese Änderung fasst indessen alle Staatsstrassen ins Recht. Sollte diese Verfassungsänderung in Kraft treten, so würde sich eine inhaltlich beinahe identische Regelung im Strassengesetz ohnehin erübrigen. Aus diesem Grund beantragen wir Ihnen, die Beratung zur vorliegenden parlamentarische Initiative erst nach der Volksabstimmung über die Anti-Stauinitiative fortzusetzen.

3. Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern hat mit Schreiben vom 17. Februar 2017 zur parlamentarischen Initiative Stellung genommen (Beilage). Wir ersuchen Sie, auch die allgemeinen, alle parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz betreffenden Bemerkungen in der Stellungnahme des Gesetzgebungsdienstes zu beachten.

4. Durch die beabsichtigte Änderung des Strassengesetzes ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Betrieben im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG, LS 930.1) bzw. § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlV, LS 930.11). Deshalb ist keine Regulierungsfolgeabschätzung durchzuführen.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. April 2017 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Mehrheit der Kommission stimmt der parlamentarischen Initiative in der nun auch im Vergleich zur Antragstellung der Kommissionmehrheit im Bericht (vgl. Punkt 2) abgeänderter Form zu: Nach der Zustimmung zum Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative (Art. 104^{bis} KV) wurde das Grundanliegen der parlamentarischen Initiative auf Verfassungsstufe aufgenommen und wirkt auf sämtliche Gemeinden, die Städte Winterthur und Zürich inklusive. Um die Zielsetzung des neuen Verfassungsartikels im Strassengesetz (StrG) abzubilden, soll die «Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr» als Projektierungsvorgabe in § 14 StrG konkretisiert werden.

Die Minderheit der Kommission lehnt die parlamentarische Initiative auch in der nun vorliegenden Form ab: Es wäre nicht nötig, einen Verfassungsartikel auch noch im Gesetz abzubilden. Die beantragte Gesetzesänderung geht aber über ein blosses Abbilden hinaus: Nunmehr ist bei der Projektierung gemäss Text «die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr» «zu beachten», während die «Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen» lediglich «angemessen zu berücksichtigen» sind. Die Priorisierung des MIV bei der Projektierung von Strassen wird entschieden abgelehnt.

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative
von Robert Brunner betreffend Strassengesetz § 30**

(vom)

Der Kantonsrat,

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

beschliesst:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 321/2013 von Robert
Brunner wird abgelehnt.

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

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

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 28. August 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden
Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach;
Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix
Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ruedi Lais, Wallisellen;
Thomas Lamprecht, Bassersdorf; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg;
Martin Romer, Dietikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan,
Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekre-
tärin: Franziska Gasser.

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.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 31. März 2014 unterstützte der Kantonsrat die von Robert Brunner, Steinmaur, Sabine Sieber Hirschi, Bauma, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, am 28. Oktober 2013 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Strassengesetz § 30 mit 98 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz (LS 722.1) soll wie folgt geändert werden:

Art. 30

Abs. 1 (bisher): Der Kanton kann Gemeinden, denen wegen besonderer Vorkommnisse, wie Elementarschäden, aussergewöhnliche Aufwendungen erwachsen, Beiträge bis zur Hälfte der Wiederherstellungskosten gewähren.

Neuer Abs. 2

Der Kanton entschädigt Anteile an die Ausgaben für den Unterhalt der Gemeindestrassen. Der Regierungsrat regelt das Verfahren und die Einzelheiten durch Verordnung, welche nach Funktion der Gemeindestrassen abgestufte Pauschalen vorsieht. Die Ausrichtung der Beiträge gemäss §§ 29, 30 beträgt mindestens 20% der Einnahmen des Strassenfonds.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 24. Oktober 2016)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 321/2013 betreffend Strassengesetz § 30, die vom Kantonsrat am 31. März 2014 mit 98 Stimmen vorläufig unterstützt worden ist, vorbehältlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 5. April 2016 abgeschlossen. Der Erstinitiant hat das Recht auf Anhörung wahrgenommen (§ 50a Geschäftsreglement des Kantonsrates).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) lehnt die abgeänderte Initiative mit 6:9 Stimmen ab. Die abgeänderte Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz wird folgendermassen ergänzt:

StrG Art. 30 neuer Absatz 2

Der Kanton entschädigt Anteile an die Ausgaben für den Unterhalt der Gemeindestrassen. Die Verteilung der Mittel erfolgt nach Kilometer Gemeindestrassen, welche vom motorisierten Individualverkehr befahren werden können. Die Ausrichtung der Beiträge gemäss §§ 29, 30 beträgt mindestens 20% der Einnahmen des Strassenfonds.

Begründung der Änderung im Verhältnis zur eingereichten Initiative:

Die ursprüngliche Formulierung «Der Regierungsrat regelt das Verfahren und die Einzelheiten durch Verordnung, welche nach Funktion der Gemeindestrassen abgestufte Pauschalen vorsieht.» kann in der Umsetzung zu Problemen führen. Die Diskussion hat zum Resultat geführt, dass eine eindeutige Formulierung vorzuziehen ist. Mit dieser Version haben Privatstrassen oder mit Fahrverboten belegte Strassen wie Waldstrassen keinen Anspruch auf Kostenanteile.

Die Mehrheit lehnt die parlamentarische Initiative aus verschiedenen Gründen ab:

Ein Teil der Mehrheit macht geltend, dass die Motorfahrzeugsteuer als kantonale Steuer auch für kantonale Aufgaben einzusetzen ist. 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 erhebliche Mittel für grosse kantonale Strassenvorhaben (etwa diverse Ortsumfahrungen) fehlen. Da der Strassenfonds ein Fonds im Eigenkapital ist, würden hohe Entnahmen – für die Projekte und für den Strassenunterhalt von Gemeinden – direkt auf die Staatsrechnung durchschlagen. Das ist in der heutigen finanziellen Situation des Kantons nicht tragbar.

Ein anderer Teil der Mehrheit ist sich in erster Linie nicht sicher, ob die Mittel in den einzelnen Städten und Gemeinden am Schluss tatsächlich zugunsten des MIV verwendet würden. Da die Verwendung der Mittel nicht sichergestellt werden kann, wird die Forderung der verursachergerechten Mittelverwendung am Ende möglicherweise gar nicht erfüllt.

Die Minderheit stellt sich aus folgenden Gründen hinter das Anliegen der parlamentarischen Initiative:

Es widerspricht dem Verursacherprinzip, dass Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen vollständig aus ordentlichen Steuern finanziert werden. Eine Abgeltung eines Teils der Unterhaltskosten entlastet die Gemeindefinanzen. Der Saldoüberschuss beim Strassenfonds beträgt jährlich 75 Mio. bis 95 Mio. Franken. Die durch die PI geforderten rund 80 Mio. Franken werden den Fonds also nicht übermässig belasten.

Die PI schafft bewusst Spielraum für eine Diskussion des innerkantonalen Finanzausgleichs. Will man das Finanzhaushaltsgesetz justieren, kann das über Spezialgesetze laufen. Die heute vorgesehenen knapp 12 Mio. Franken für den geografisch-topografischen Ausgleich für betroffene Gemeinden bedeuten bestenfalls einen Tropfen auf einen heissen Stein, wird doch die Länge der Strassen pro Einwohner nicht berücksichtigt.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 5. April 2017)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 24. Oktober 2016 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR- Nr. 321/2013 betreffend Strassengesetz § 30 im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

1. Die parlamentarische Initiative und der Änderungsantrag fordern eine Finanzierung des Unterhalts der Gemeindestrassen durch den Strassenfonds. Der Änderungsantrag entspricht mit Ausnahme des zweiten Satzes, der keine Verteilung der finanziellen Mittel durch eine Verordnung mehr vorsieht, der ursprünglich eingereichten parlamentarischen Initiative.

Im Rahmen der Beratung des Antrags des Regierungsrates betreffend Änderung des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1) (Vorlage 4674) wurde ein mit der parlamentarischen Initiative im Wesentlichen identischer Änderungsantrag gestellt, zu dem sich der Regierungsrat mit Schreiben vom April 2011 an Ihre Kommission (RRB Nr. 519/2011) ablehnend äusserte. Wir vertreten nach wie vor die damals geäusserte Auffassung, wonach die Unterhaltsfinanzierung der Gemeindestrassen durch den Strassenfonds im Widerspruch zum Finanzausgleichsgesetz (FAG; LS 132.1) steht, das am 1. Januar 2012 in Kraft getreten ist. Zweckgebundene Beiträge an Gemeinden sind nach dem FAG grundsätzlich nicht mehr vorgesehen. Mit der Einführung des FAG wurden daher die vormaligen Staatsbeiträge für den Bau und den Unterhalt von Gemeindestrassen für finanzschwache Gemeinden durch eine pauschale Zahlung aus dem Strassenfonds an den geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich ersetzt (§ 29 StrG). Diese Regelung, von der Gemeinden mit besonderen Lasten beim Strassenbau und -unterhalt profitieren, hat sich seither bewährt. Eine Verteilung der Mittel nach dem «Giesskannenprinzip», d. h. ungeachtet der konkreten finanziellen Bedürfnisse der Gemeinden, wie sie die vorliegende parlamentarische Initiative vorsieht, widerspricht dem FAG ebenfalls. Eine zweckmässige Verwendung der Mittel dort, wo sie am meisten benötigt werden,

kann mit der vorliegenden parlamentarischen Initiative nicht gewährleistet werden. Zudem entspricht die parlamentarische Initiative nicht dem im FAG verfolgten Grundsatz der klaren Aufgabenteilung und Finanzierungsverantwortung zwischen Kanton und Gemeinden.

Weiterhin gültig ist ferner unsere Einschätzung, wonach bei einer Gesetzesänderung im beantragten Sinne eine Erhöhung der Verkehrsabgaben bzw. die dauerhafte Beschaffung von genügend Mitteln für den Strassenfonds auf andere Art unweigerlich nötig würde. Die Volkswirtschaftsdirektion hat bereits anlässlich der Beratungen in Ihrer Kommission darauf hingewiesen, dass die Forderung der parlamentarischen Initiative einen nicht zu verkraftenden Zusatzaufwand für den Kanton und den Strassenfonds bedeuten würde. Der Kanton betreibt und finanziert bereits heute ein engmaschiges Netz an Kantonsstrassen, von dem alle Städte und Gemeinden Nutzen ziehen.

Aus diesen Gründen unterstützen wir die von einer Mehrheit Ihrer Kommission vorgenommene Beurteilung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 321/2013 und des Änderungsantrags und beantragen, diese abzulehnen.

2. Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern hat mit Schreiben vom 17. Februar 2017 zur parlamentarischen Initiative Stellung genommen (Beilage). Wir ersuchen Sie, auch die allgemeinen, alle parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz betreffenden Bemerkungen in der Stellungnahme des Gesetzgebungsdienstes zu beachten.

3. Durch die beabsichtigte Änderung des Strassengesetzes ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Betrieben im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG; LS 930.1) bzw. § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlV; LS 930.11). Deshalb ist keine Regulierungsfolgeabschätzung durchzuführen.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. April 2017 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Mehrheit der Kommission sieht durch den Bericht des Regierungsrates (vgl. Pkt. 3) in ihren Argumenten gegen die Initiative (vgl. Pkt. 2) bestärkt und empfiehlt, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Die Minderheit hält an ihren Argumenten für die Initiative fest und empfiehlt dem Rat, der abgeänderten Initiative zuzustimmen (vgl. Pkt. 2 auch für die Gründe der Änderung.) Der Gesetzestext im Dispositiv entspricht inhaltlich dem Anliegen der Initianten, die formalen und textlichen Abweichungen sind gesetzestechnischer Natur.

Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt* vom 30. Oktober 2018

KR-Nr. 323a/2013

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 323/2013
von Alex Gantner betreffend Änderung
Strassengesetz**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018,

beschliesst:

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

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 323/2013 von Alex Gantner wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 30. Oktober 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ruedi Lais, Wallisellen; Thomas Lamprecht, Bassersdorf; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Martin Romer, Dietikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Revision Strassengesetz)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt und vom 30. Oktober 2018,

beschliesst:

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

Ersatz von Bezeichnungen:

In folgenden Bestimmungen wird der Ausdruck «Staat» oder «staatlich» durch den Ausdruck «Kanton» bzw. «kantonal» ersetzt: §§ 1; 6 Abs. 1; 26 Abs. 2; 28 Abs. 1; 36; 39 Abs. 1; 50 Marginalie, Abs. 1 und 2; 51 Abs. 1; 52 Abs. 1; 55 Abs. 1 sowie 57 Abs. 3.

In folgenden Bestimmungen wird der Ausdruck «Baudirektion» durch den Ausdruck «zuständige Direktion» ersetzt: §§ 11 Abs. 1; 15 Abs. 1 und 3; 26 Abs. 2 und 3; 40 Abs. 1 sowie 55 Abs. 2.

Änderung von Untermarginalien:

Im ganzen Gesetz werden die Ziffern bei den Untermarginalien durch Kleinbuchstaben ersetzt («a.» statt «1.»).

Vorbehalt

§ 2. Vorbehalten bleibt die Gesetzgebung über die Flur- und Genossenschaftswege und über das Quartierplanverfahren.

Strassen

§ 3. ¹ Zur Strasse gehören ausser den Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen, insbesondere

lit. a–e unverändert.

f. Anlagen und Einrichtungen zur Verkehrsregelung sowie Signale, Lichtsignale, Markierungen und Verkehrsbeschränkungen (Verkehrsanordnungen),

lit. g und h unverändert.

i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,

lit. k und l werden zu lit. j und k.

l. Flächen für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum.

² Nicht zur Strasse gehören folgende Infrastrukturen, Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum:

- a. Gleiskörper, namentlich Unterbeton oder Schwellen und Schienen, sowie Anlagen zu deren Entwässerung,
- b. Oberbeton und Deckbelag, soweit diese ausschliesslich für die Strassenbahn zur Verfügung stehen,
- c. Fahrleitungen und deren Aufhängung,
- d. Haltestelleneinrichtungen, insbesondere Witterungsschutz, Vorrichtungen zur Fahrgastinformation und Verkaufsgeräte.

§ 5. ¹ Staatsstrassen sind unter Vorbehalt von Abs. 2 die gemäss Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegten Strassen. Staats- und Gemeindestrassen

² Die Strassen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans in den Städten Zürich und Winterthur sind Strassen von überkommunaler Bedeutung im Sinne der §§ 43 ff.

³ Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen.

2. Planung und Baubeschlüsse

§ 8. ¹ Der Kantonsrat legt in der Regel alle vier Jahre die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen sowie der Strassen mit überkommunaler Bedeutung fest. Planung von Staatsstrassen

² Der Regierungsrat legt alle zwei Jahre die mittelfristige Planung für die Staatsstrassen und die Strassen mit überkommunaler Bedeutung fest. Er bringt sie dem Kantonsrat zur Kenntnis.

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

§ 8. ¹ *Der Kantonsrat legt in der Regel alle vier Jahre die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen fest. Dabei sind die kantonalen und regionalen Verkehrspläne sowie die kommunalen Erschliessungspläne gemäss Planungs- und Baugesetz zu berücksichtigen.*

² *Der Regierungsrat legt alle zwei Jahre die mittelfristige Planung für die Staatsstrassen fest. Er bringt sie dem Kantonsrat zur Kenntnis.*

§ 9 wird aufgehoben.

Projekt-
bearbeitung

§ 12. ¹ Die für die Projektierung der Staatsstrassen zuständige Direktion gibt den kantonalen Amtsstellen, regionalen Planungsvereinigungen und Gemeinden, die vom Projekt in ihren Interessen berührt werden, in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und Begehren zu stellen.

² Gemeindestrassen werden von dem nach der Gemeindeordnung zuständigen Organ projektiert; dieses hört die zuständige Direktion und die Nachbargemeinden rechtzeitig an, wenn deren Interessen berührt werden.

Gleichzeitige
Planaufgabe und
Publikation

§ 14 a. Die zuständigen Behörden koordinieren die Planaufgabe des Strassenprojekts und die Publikation der massgeblichen Verkehrsanordnungen.

Titel vor § 28:

1. Kostendeckung durch den Kanton

Strassenfonds

§ 28. Abs. 1 unverändert.

² Dem Strassenfonds werden insbesondere der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, der kantonale Anteil der Schwerverkehrsabgabe, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen.

Abs. 3 unverändert.

Kommunale
Gesamtver-
kehrsprojekte

§ 31. ¹ Der Kanton kann Gemeinden Subventionen für den Bau oder den Ausbau von Gemeindestrassen gewähren, sofern dadurch deren Leistungsfähigkeit erhöht und Beeinträchtigungen im überkommunalen Verkehr verringert werden.

² Die Subventionen betragen höchstens die Hälfte der Projektkosten. Sie werden aufgrund der Wirkung der Massnahme im Sinne von Abs. 1 und einer Beurteilung anhand der Grundsätze gemäss § 14 festgelegt.

³ Pro Jahr dürfen höchstens 5% der Einlagen in den Strassenfonds als Subventionen ausgerichtet werden.

⁴ Der Regierungsrat regelt das Verfahren und die Einzelheiten der Bemessung der Subventionen durch Verordnung.

Titel nach § 33:

4. Grundeigentümerbeiträge

Beitragspflicht

§ 33 a. ¹ Für die erstmalige Erstellung von Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr in eingezonten Gebieten erhebt das baupflichtige Gemeinwesen Beiträge an die Kosten.

² Beitragspflichtig sind die Eigentümer von eingezonten und innerhalb eines Abstands von 25 Metern zur neuen Anlage gelegenen Grundstücken.

³ Schuldner des Beitrags ist, wer im Zeitpunkt der Vollendung der Anlage Eigentümer des Grundstücks ist.

⁴ Führt die Anlage zu keiner Verbesserung der Erschliessung eines Grundstücks, werden keine Beiträge erhoben.

⁵ Das Gemeinwesen kann im Einzelfall aufgrund übergeordneter Interessen auf die Erhebung von Beiträgen verzichten.

§ 33 b. ¹ Die Summe der Beiträge beträgt bei kommunalen Anlagen mindestens einen Viertel und höchstens einen Drittel, bei kantonalen Anlagen einen Viertel der Kosten einschliesslich Landerwerb. Bemessung

² Die Gemeinden legen den Anteil an den Kosten gemäss Abs. 1 nach Massgabe des Sondernutzens fest, den die Anlage für die beitragsbelasteten Grundstücke bewirkt. Dieser bestimmt sich aufgrund der Funktion der Strasse.

³ Die Beiträge bemessen sich nach dem Verhältnis der innerhalb des Abstands gemäss § 33 a Abs. 2 gelegenen Grundstücksflächen.

§ 33 c. Die Beiträge werden im Verfahren festgelegt und erhoben, welches das Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 für den Bezug von Mehrwertbeiträgen vorsieht. Erhebung

§ 33 d. ¹ Die Gemeinwesen fordern die Beiträge nach der Fertigstellung der Anlage unter Einräumung einer angemessenen Zahlungsfrist ein. Fälligkeit und Untergang

² Die Beitragspflicht erlischt 15 Jahre nach der Fertigstellung der Anlage.

§ 37. ¹ Sofern die Zweckbestimmung und die technische Anlage einer öffentlichen Strasse es gestatten, hat deren Eigentümer auf schriftliches Gesuch des Erstellers folgende Vorkehrungen zuzulassen: Verkehrs- und Versorgungsanlagen

a. Verlegung von öffentlichen Verkehrsanlagen und -einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 2 und von Versorgungsanlagen eines anderen Gemeinwesens,

b. Verlegung entsprechender Anlagen und Einrichtungen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt.

Abs. 2 und 3 unverändert.

- Bau- und Unterhaltspflicht § 43. Abs. 1 unverändert.
Abs. 2 wird aufgehoben.
- Einbezug in die kantonale Planung § 44. ¹ Die Direktion bezieht die Städte in die Erarbeitung der Beschlüsse nach § 8 ein, soweit es um Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet geht.
² Die Anträge der Städte werden berücksichtigt, sofern sie den kantonalen Interessen nicht widersprechen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausreichen.
³ Der Regierungsrat orientiert den Kantonsrat über die nicht berücksichtigten Anträge.
- Projektierung § 45. ¹ Unter Vorbehalt von Abs. 3 arbeiten die Städte die Projekte aus und setzen die zuständige Direktion darüber in Kenntnis. Die Direktion ist bei Projekten von besonderer Tragweite in die Erarbeitung einzubeziehen. Die Städte geben den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und Begehren zu stellen.
² Nach einer Vorprüfung durch die Direktion setzen die Städte die Projekte fest. Für das Verfahren gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Projektfestsetzung. Der Entscheid kann beim Regierungsrat angefochten werden.
³ Für die Ausarbeitung von Vorhaben, deren Finanzierung gemäss § 47 Abs. 1 lit. a voraussichtlich eine Ausgabenbewilligung des Kantonsrates erfordert, ist bis zur Ausgabenbewilligung die Direktion zuständig. Sie arbeitet hierfür mit der Stadt zusammen und kann dieser die Ausarbeitung übertragen, wenn der städtische Anteil an den Kosten voraussichtlich grösser ist als derjenige des Kantons. Die Zuständigkeit für die Festsetzung gemäss Abs. 2 bleibt davon unberührt.
- Projektgenehmigung § 45 a. ¹ Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung
a. des Regierungsrates, wenn sie von besonderer Tragweite sind oder Ausgaben nach § 47 Abs. 1 lit. a zur Folge haben,
b. der Direktion in den übrigen Fällen.
² Im Genehmigungsgesuch legen die Städte dar, wie sie den Begehren gemäss § 45 Abs. 1 und den Vorprüfungsergebnissen gemäss § 45 Abs. 2 Rechnung getragen haben.
³ Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.
- Finanzierung a. Grundsatz § 46. ¹ Die für den Bau und für den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur erforderlichen Ausgaben werden von den Städten bewilligt. Vorbehalten bleibt § 47.

² Der Kanton leistet den Städten jährlich pauschale Beiträge. Die Beiträge werden nach den entsprechenden Ausgaben des Kantons für sein Strassennetz bemessen. Vorhaben gemäss § 47 Abs. 1 lit. a werden nicht über die pauschalen Beiträge finanziert.

³ Über die Pauschalbeträge können diejenigen Aufwendungen finanziert werden, die den kantonalen Standards für städtische Strassen entsprechen.

⁴ Fehldeckungen sind durch die Städte mittelfristig auszugleichen.

§ 46 a. ¹ Über den Pauschalbetrag für den Bau werden die Erstellung, der Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung finanziert. b. Bau

² Der jährliche Pauschalbetrag einer Stadt entspricht dem Produkt der Länge des städtischen Strassennetzes mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten, im Budget für dieses Jahr vorgesehenen Investitionsausgaben des Kantons je Kilometer seines Strassennetzes.

³ Der Regierungsrat setzt den Faktor alle vier Jahre fest. Er berücksichtigt dabei namentlich die durch städtische Verhältnisse bedingten Mehrkosten und die im Strassenfonds zur Verfügung stehenden Mittel. Zeichnet sich ab, dass eine Fehldeckung mittelfristig nicht ausgeglichen werden kann, kann der Regierungsrat den Faktor nach zwei Jahren erhöhen.

⁴ Der Anspruch auf die Baupauschale entfällt, wenn im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr die Reservestellung einer Stadt das Doppelte des ihr zustehenden Betrags erreicht hat.

§ 46 b. ¹ Der jährliche Pauschalbetrag einer Stadt für den Unterhalt der Strassen entspricht dem Produkt der Länge der städtischen Strassennetze mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten, im Budget für dieses Jahr vorgesehenen Unterhaltsaufwendungen des Kantons je Kilometer seines Strassennetzes. c. Unterhalt

² Der Regierungsrat setzt den Faktor alle vier Jahre fest. Er berücksichtigt dabei die durch städtische Verhältnisse bedingten Mehrkosten und die Reserven angemessen. Zeichnet sich ab, dass eine Fehldeckung mittelfristig nicht ausgeglichen werden kann, kann der Regierungsrat den Faktor nach zwei Jahren erhöhen.

§ 47. ¹ Die Ausgaben für folgende Vorhaben werden von dem nach Finanzhaushaltrecht zuständigen kantonalen Organ bewilligt: d. Ausnahmen

a. Vorhaben, deren Kosten zulasten des Kantons 6 Mio. Franken übersteigen,

b. Planung und Projektierung von Vorhaben, wenn die Kosten zulasten des Kantons Fr. 300 000 übersteigen.

² Die Städte reichen die entsprechenden Anträge bei der zuständigen Direktion ein.

³ Die Festsetzung der Projekte setzt die Ausgabenbewilligung voraus.

e. Bericht-
erstattung

§ 48. Über die Verwendung der mit den Pauschalbeträgen und Ausgabenbewilligungen nach § 47 Abs. 1 lit. a zur Verfügung gestellten Mittel und den Stand der Reservestellungen bzw. Fehldeckungen erstatten die Städte der zuständigen Direktion jährlich bis Ende März für das in diesem Zeitpunkt abgeschlossene Rechnungsjahr Bericht.

Abs. 2 wird aufgehoben.

Bau
a. Grundsatz

§ 53. ¹ Der Regierungsrat kann einer Gemeinde auf deren Gesuch die Projektierung und den Bau von Staatsstrassen auf ihrem Gebiet allgemein übertragen. Im Einzelfall erfolgt die Übertragung durch die zuständige Direktion.

² Die Übertragung darf überkommunale Interessen nicht beeinträchtigen.

b. Projektierung
und Ausführung

§ 54. ¹ Wichtige Entscheide, wie die Aufnahme von Projektierungsarbeiten, der vorsorgliche Kauf von Grundstücken, die Einleitung von Landerwerbsverfahren sowie die Vergabe von Lieferungen und Arbeiten, bedürfen der vorgängigen Zustimmung durch die zuständige Direktion.

² Für die Festsetzung der Projekte gilt § 15 Abs. 1.

Unterhalt

§ 56. ¹ Die zuständige Direktion kann den Unterhalt von Staatsstrassen der Standortgemeinde auf deren Gesuch allgemein oder im Einzelfall übertragen; sie hat dem Begehren zu entsprechen, wenn sich die Gemeinde für mindestens fünf Kalenderjahre verpflichtet und den Unterhalt fach- und zeitgerecht besorgt.

² Die Gemeinde wird zu einem Ansatz entschädigt, der den durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für den Unterhalt der Staatsstrassen in vergleichbaren Verhältnissen entspricht. Aussergewöhnliche Arbeiten werden zusätzlich vergütet, sofern sie mit vorgängiger Zustimmung der zuständigen Direktion durchgeführt worden sind.

³ Über die Höhe der Vergütung entscheidet die zuständige Direktion.

Sondergebrauch |

§ 57. ¹ Die zuständige Direktion kann für Staatsstrassen der Standortgemeinde auf deren Gesuch die Regelung der Inanspruchnahme zu privaten Zwecken allgemein oder im Einzelfall übertragen.

² Sie hat Begehren auf Regelung des Sondergebrauchs zu entsprechen, wenn die Gemeinde den Unterhalt besorgt; die Einnahmen sind dabei an die Ersatzforderung gegenüber dem Kanton anzurechnen.

Abs. 3 und 4 unverändert.

Titel nach § 58:

VII. Nationalstrassen

§ 58 a. ¹ Der Regierungsrat nimmt Stellung zu Planungen und Projekten des Bundes von besonderer Tragweite im Sinne von Art. 10, 19 und 27 b des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG). Interessenwahrung

² Im Übrigen wird der Kanton durch die zuständige Direktion vor den Bundesbehörden vertreten.

§ 58 b. ¹ Der Kanton kann sich dem Bund gegenüber verpflichten, für das Kantonsgebiet und im kantonsnahen Gebiet Aufgaben im Nationalstrassenbereich zu übernehmen, sofern die Erfüllung der Aufgabe im kantonalen Interesse liegt und der Bund die Kosten trägt. Übernahme von Bundesaufgaben; weitere Leistungen

² Unter dem Vorbehalt der Einwilligung des Bundes kann der Kanton unter Kostenbeteiligung weitere oder weitergehende Leistungen beim Unterhalt, bei der baulichen Ausrüstung und beim Verkehrsmanagement von Nationalstrassen erbringen, wenn diese von überwiegendem kantonalem Interesse sind.

³ Zur Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben gemäss Abs. 1 können Fonds geführt werden. Aufgaben gemäss Abs. 2 werden aus dem Strassenfonds finanziert.

§ 58 c. ¹ Für Landumlegungen bei Nationalstrassen gilt § 20. Landumlegung

² Der Kanton hat in Landumlegungsverfahren die Stellung eines beteiligten Grundeigentümers, auch wenn er nur Land anzutreten hat.

³ Über eine vorzeitige Besitzeinweisung gemäss Art. 37 NSG beschliesst der Regierungsrat. Die Entschädigung richtet sich nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten.

§ 58 d. Für die Erteilung der Rechte für den Bau, die Erweiterung und die Bewirtschaftung von Nebenanlagen gemäss Art. 7 Abs. 3 NSG ist der Regierungsrat zuständig. Nebenanlagen

Titel «VII. Schlussbestimmungen» wird zu Titel «VIII. Schlussbestimmungen».

§§ 59–62 werden aufgehoben.

§ 67. Das Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz vom 24. März 1963 wird aufgehoben.

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom . . .

§ 1. Innert vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung legt der Regierungsrat dem Kantonsrat erstmals die Grundsätze gemäss § 8 Abs. 1 zum Beschluss vor. Bis zum erstmaligen Beschluss des Regierungsrates über die Strassenplanung bleibt die bisherige Bestimmung betreffend Bauprogramm (alt § 8) anwendbar.

§ 2. Forderungen für Beiträge von Grundeigentümern, die vor Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung von einer Schätzungskommission festgesetzt wurden und die Gegenstand eines Rechtsmittelverfahrens sind, unterstehen bisherigem Recht (alt § 62).

§ 3. Hat der Kanton bei Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung zu einem Projekt Begehren gemäss alt § 45 Abs. 1 bereits geäussert, entfällt die Vorprüfung nach neu § 45 Abs. 2.

§ 4. Die Finanzierung von Vorhaben, deren Kosten die Ausgabenkompetenz der Städte gemäss neu § 47 Abs. 1 übersteigen, erfolgt durch kommunale Ausgabenbewilligung und über die Bau- bzw. die Unterhaltspauschalen, wenn die Projekte bis zum Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung gemäss § 16 aufgelegt wurden. Der Regierungsrat berücksichtigt diese Vorhaben bei der erstmaligen Festsetzung der Faktoren nach neuem Recht. Die Schlussabrechnungen für diese Vorhaben sind der zuständigen Direktion spätestens zwei Jahre nach der Bauvollendung einzureichen.

§ 5. Ausgenommen von § 4 der Übergangsbestimmungen sind Vorhaben, deren Erarbeitung gemäss neu § 45 Abs. 3 in die Zuständigkeit des Kantons fällt, wenn die Ausgabenbewilligung durch die Stadt nicht innert zweier Jahre nach Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung erfolgt.

§ 6. Die bei Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung bestehenden Reserven bzw. Fehldeckungen in den Bau- und den Unterhaltspauschalen werden übertragen.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht vom Regierungsrat und der Bericht zur Minderheitsmeinung des Kantonsrates von dessen Geschäftsleitung verfasst.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 31. März 2014 unterstützte der Kantonsrat die von Alex Gantner, Maur, Marcel Lenggenhager, Gossau, und Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, am 28. Oktober 2013 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Änderung Strassengesetz mit 87 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz wird wie folgt geändert:

Ersatz von Bezeichnungen:

In folgenden Bestimmungen wird der Ausdruck «Staat» oder «staatlich» durch den Ausdruck «Kanton» bzw. «kantonal» ersetzt: §§ 1; 6 Abs. 1; 26 Abs. 2; 36; 39; 50 Marginalie, Abs. 1 und 2; 51 Abs. 1; 52 Abs. 1; 55 Abs. 1 sowie 57 Abs. 2 und 3.

In folgenden Bestimmungen wird der Ausdruck «Baudirektion» durch den Ausdruck «zuständige Direktion» ersetzt: §§ 11 Abs. 1; 15 Abs. 1 und 3; 26 Abs. 2 und 3; 40; 54 sowie 55 Abs. 2.

Änderung von Untermarginalien:

Im ganzen Gesetz werden die Ziffern bei den Untermarginalien durch Kleinbuchstaben ersetzt («a.» statt «1.»).

*§ 2. Vorbehalten bleibt die Gesetzgebung über die Flur- und Ge- Vorbehalt
nossenschaftswege und über das Quartierplanverfahren.*

Strassen

§ 3. ¹ Zur Strasse gehören ausser den Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen, insbesondere

lit. a–e unverändert;

f. Anlagen und Einrichtungen zur Verkehrsregelung sowie Verkehrszeichen einschliesslich technische Einrichtungen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum,

lit. g und h unverändert;

i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,

lit. k und l werden zu lit. j und k.

l. Flächen für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum.

² Nicht zur Strasse gehören folgende Infrastrukturen, Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum:

a. Gleiskörper, namentlich Unterbeton oder Schwellen und Schienen, sowie Anlagen zu deren Entwässerung,

b. Oberbeton und Deckbelag, soweit diese ausschliesslich für die Strassenbahn zur Verfügung stehen,

c. Fahrleitungen und deren Aufhängung,

d. Haltestelleneinrichtungen, insbesondere Witterungsschutz, Vorrichtungen zur Fahrgastinformation und Verkaufsgeräte.

Staats- und
Gemeinde-
strassen

§ 5. ¹ Staatsstrassen sind unter Vorbehalt von Abs. 2 die gemäss Planungs- und Baugesetz in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegten Strassen.

² Die Strassen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans in den Städten Zürich und Winterthur sind Strassen von überkommunaler Bedeutung im Sinne der §§ 43 ff.

³ Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen.

2. Planung und Baubeschlüsse

Planung von
Staatsstrassen

§ 8. ¹ Der Kantonsrat legt in der Regel alle vier Jahre die Grundsätze der Weiterentwicklung, der Nutzung und der Finanzierung der Staatsstrassen sowie der Strassen mit überkommunaler Bedeutung fest.

² Der Regierungsrat legt alle zwei Jahre die mittelfristige Planung für die Staatsstrassen und die Strassen mit überkommunaler Bedeutung fest. Er bringt sie dem Kantonsrat zur Kenntnis.

§ 9 wird aufgehoben.

§ 12. ¹ Die für die Projektierung der Staatsstrassen zuständige Direktion gibt den kantonalen Amtsstellen, regionalen Planungsvereinigungen und Gemeinden, die vom Projekt in ihren Interessen berührt werden, in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und Begehren zu stellen. Projektbearbeitung

² Gemeindestrassen werden von dem nach der Gemeindeordnung zuständigen Organ projektiert; dieses hört die zuständige Direktion und die Nachbargemeinden rechtzeitig an, wenn deren Interessen berührt werden.

IV. Finanzierung

1. Strassenfonds

§ 28. ¹ Dem Strassenfonds werden insbesondere der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, der kantonale Anteil der Schwerverkehrsabgabe, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen. Einnahmen

Abs. 2 und 3 werden aufgehoben.

Abs. 4 wird zu Abs. 2.

§ 28 a. ¹ Die dem Kanton anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für Staatsbeiträge werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Mittelverwendung;
Grundsatz

² Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Budget ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex seit 1. Dezember 1986.

§ 31. ¹ Der Kanton kann Gemeinden Subventionen für den Bau oder den Ausbau von Gemeindestrassen gewähren, sofern dadurch deren Leistungsfähigkeit erhöht und Beeinträchtigungen im überkommunalen Verkehr verringert werden. Kommunale
Gesamt-
verkehrsprojekte

² Die Subventionen betragen höchstens die Hälfte der Projektkosten. Sie werden aufgrund der Wirkung der Massnahme im Sinne von Abs. 1 und einer Beurteilung anhand der Grundsätze gemäss § 14 festgelegt.

³ Pro Jahr dürfen höchstens 5% der Einlagen in den Strassenfonds als Subventionen ausgerichtet werden.

⁴ Der Regierungsrat regelt das Verfahren und die Einzelheiten der Bemessung der Subventionen durch Verordnung.

Zwischentitel vor § 33:

2. Leistungen Dritter

3. Grundeigentümerbeiträge

Beitragspflicht

§ 33 a. ¹ Für die erstmalige Erstellung von Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr in eingezonten Gebieten erhebt das bau-pflichtige Gemeinwesen Beiträge an die Kosten.

² Beitragspflichtig sind die Eigentümer von eingezonten und inner-halb eines Abstands von 25 Metern zur neuen Anlage gelegenen Grund-stücken.

³ Schuldner des Beitrags ist, wer im Zeitpunkt der Vollendung der An-lage Eigentümer des Grundstücks ist.

⁴ Führt die Anlage zu keiner Verbesserung der Erschliessung eines Grundstücks, werden keine Beiträge erhoben.

⁵ Das Gemeinwesen kann im Einzelfall aufgrund übergeordneter Interessen auf die Erhebung von Beiträgen verzichten.

Bemessung

§ 33 b. ¹ Die Summe der Beiträge beträgt bei kommunalen Anla-gen mindestens ein Viertel und höchstens ein Drittel, bei kantonalen Anlagen ein Viertel der Kosten einschliesslich Landerwerb.

² Die Gemeinden legen den Anteil an den Kosten gemäss Abs. 1 nach Massgabe des Sondernutzens fest, den die Anlage für die beitragsbelas-teten Grundstücke bewirkt. Dieser bestimmt sich aufgrund der Funktion der Strasse.

³ Die Beiträge bemessen sich nach dem Verhältnis der innerhalb des Abstands gemäss § 33 a Abs. 2 gelegenen Grundstücksflächen.

Erhebung

§ 33 c. Die Beiträge werden im Verfahren festgelegt und erhoben, welches das Gesetz betreffend die Abtretung von Privat-rechten vom 30. No-vember 1879 für den Bezug von Mehrwertbeiträgen vorsieht.

Fälligkeit und Untergang

§ 33 d. ¹ Die Gemeinwesen fordern die Beiträge nach der Fertig-stellung der Anlage unter Einräumung einer angemessenen Zahlungs-frist ein.

² Die Beitragspflicht erlischt 15 Jahre nach der Fertigstellung der An-lage.

§ 37. ¹ Sofern die Zweckbestimmung und die technische Anlage einer öffentlichen Strasse es gestatten, hat deren Eigentümer auf schriftliches Gesuch des Erstellers folgende Vorkehrungen zuzulassen:

Verkehrs- und Versorgungsanlagen

- a. Verlegung von öffentlichen Verkehrsanlagen und -einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 2 dieses Gesetzes und von Versorgungsanlagen eines anderen Gemeinwesens,
- b. Verlegung entsprechender Anlagen und Einrichtungen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt.

Abs. 2 und 3 unverändert.

§ 43. Abs. 1 unverändert.

Abs. 2 wird aufgehoben.

Bau- und Unterhaltspflicht

§ 44. ¹ Die Direktion bezieht die Städte in die Erarbeitung der Beschlüsse nach § 8 ein, soweit es um Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet geht.

Einbezug in die kantonale Planung

² Die Anträge der Städte werden berücksichtigt, sofern sie den kantonalen Interessen nicht widersprechen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausreichen.

³ Der Regierungsrat orientiert den Kantonsrat über die nicht berücksichtigten Anträge.

§ 45. ¹ Unter Vorbehalt von Abs. 3 arbeiten die Städte die Projekte aus und setzen die zuständige Direktion darüber in Kenntnis. Die Direktion ist bei Projekten von besonderer Tragweite in die Erarbeitung einzubeziehen. Die Städte geben den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und Begehren zu stellen.

Projektierung

² Nach einer Vorprüfung durch die Direktion setzen die Städte die Projekte fest. Für das Verfahren gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Projektfestsetzung. Der Entscheid kann beim Regierungsrat angefochten werden.

³ Für die Ausarbeitung von Vorhaben, deren Finanzierung gemäss § 47 Abs. 1 lit. a voraussichtlich eine Ausgabenbewilligung des Kantonsrates erfordert, ist bis zur Ausgabenbewilligung die Direktion zuständig. Sie arbeitet hierfür mit der Stadt zusammen und kann dieser die Ausarbeitung übertragen, wenn der städtische Anteil an den Kosten voraussichtlich grösser ist als derjenige des Kantons. Die Zuständigkeit für die Festsetzung gemäss Abs. 2 bleibt davon unberührt.

- § 45 a. ¹ Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung
- a. des Regierungsrates, wenn sie von besonderer Tragweite sind oder Ausgaben nach § 47 Abs. 1 lit. a zur Folge haben,
 - b. der Direktion in den übrigen Fällen.

Projektgenehmigung

² Im Genehmigungsgesuch legen die Städte dar, wie sie den Begehren gemäss § 45 Abs. 1 und den Vorprüfungsergebnissen gemäss § 45 Abs. 2 Rechnung getragen haben.

³ Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.

Finanzierung
a. Grundsatz

§ 46. ¹ Die für den Bau und für den Unterhalt der Strassen mit Finanzierung überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur erforderlichen Ausgaben werden von den Städten bewilligt. Vorbehalten bleibt § 47.

² Der Kanton leistet den Städten jährlich pauschale Beiträge. Die Beiträge werden nach den entsprechenden Ausgaben des Kantons für sein Strassennetz bemessen. Vorhaben gemäss § 47 Abs. 1 lit. a werden nicht über die pauschalen Beiträge finanziert.

³ Über die Pauschalbeträge können diejenigen Aufwendungen finanziert werden, die den kantonalen Standards für städtische Strassen entsprechen.

⁴ Fehldeckungen sind durch die Städte mittelfristig auszugleichen.

b. Bau

§ 46 a. ¹ Über den Pauschalbetrag für den Bau werden die Erstellung, der Ausbau und die Erneuerung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung finanziert.

² Der jährliche Pauschalbetrag einer Stadt entspricht dem Produkt der Länge des städtischen Strassennetzes mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten, im Budget für dieses Jahr vorgesehenen Investitionsausgaben des Kantons je Kilometer seines Strassennetzes.

³ Der Regierungsrat setzt den Faktor alle vier Jahre fest. Er berücksichtigt dabei namentlich die durch städtische Verhältnisse bedingten Mehrkosten und die im Strassenfonds zur Verfügung stehenden Mittel. Zeichnet sich ab, dass eine Fehldeckung mittelfristig nicht ausgeglichen werden kann, kann der Regierungsrat den Faktor nach zwei Jahren erhöhen.

⁴ Der Anspruch auf die Baupauschale entfällt, wenn im letzten abgeschlossenen Rechnungsjahr die Reservestellung einer Stadt das Doppelte des ihr zustehenden Betrags erreicht hat.

c. Unterhalt

§ 46 b. ¹ Der jährliche Pauschalbetrag einer Stadt für den Unterhalt der Strassen entspricht dem Produkt der Länge der städtischen Strassennetze mit überkommunaler Bedeutung und der um einen Faktor erhöhten, im Budget für dieses Jahr vorgesehenen Unterhaltsaufwendungen des Kantons je Kilometer seines Strassennetzes.

² Der Regierungsrat setzt den Faktor alle vier Jahre fest. Er berücksichtigt dabei die durch städtische Verhältnisse bedingten Mehrkosten und die Reserven angemessen. Zeichnet sich ab, dass eine Fehldeckung mittelfristig nicht ausgeglichen werden kann, kann der Regierungsrat den Faktor nach zwei Jahren erhöhen.

§ 47. ¹ Die Ausgaben für folgende Vorhaben werden von dem nach *d. Ausnahmen* Finanzhaushaltrecht zuständigen kantonalen Organ bewilligt:

- a. Vorhaben, deren Kosten zulasten des Kantons 6 Mio. Franken übersteigen,
- b. Planung und Projektierung von Vorhaben, wenn die Kosten zulasten des Kantons 300 000 Franken übersteigen.

² Die Städte reichen die entsprechenden Anträge bei der zuständigen Direktion ein.

³ Die Festsetzung der Projekte setzt die Ausgabenbewilligung voraus.

§ 48. Über die Verwendung ... Bericht.
Abs. 2 wird aufgehoben.

*e. Bericht-
erstattung*

§ 53. ¹ Der Regierungsrat kann einer Gemeinde auf deren Gesuch *Bau* die Projektierung und den Bau von Staatsstrassen auf ihrem Gebiet *a. Grundsatz* allgemein übertragen. Im Einzelfall erfolgt die Übertragung durch die zuständige Direktion.

² Die Übertragung darf überkommunale Interessen nicht beeinträchtigen.

§ 54. ¹ Wichtige Entscheide, wie die Aufnahme von Projektierungsarbeiten, der vorsorgliche Kauf von Grundstücken, die Einleitung von Landerwerbsverfahren sowie die Vergabe von Lieferungen und Arbeiten, bedürfen der vorgängigen Zustimmung durch die zuständige Direktion. *b. Projektierung und Ausführung*

² Für die Festsetzung der Projekte gilt § 15 Abs. 1.

§ 56. ¹ Die zuständige Direktion kann den Unterhalt von Staatsstrassen ... besorgt. *Unterhalt*

² Die Gemeinde wird ... Aufwendungen des Kantons ... Aussergewöhnliche Arbeiten ... vorgängiger Zustimmung der zuständigen Direktion durchgeführt worden sind.

³ ... entscheidet die zuständige Direktion.

- Unterhalt* § 57. ¹ Die zuständige Direktion kann für Staatsstrassen ...
² Sie hat Begehren auf Regelung des Sondergebrauchs zu entsprechen, wenn ... Ersatzforderung gegenüber dem Kanton anzurechnen.
 Abs. 3 und 4 unverändert.

VII. Nationalstrassen

- Interessenwahrung* § 58 a. ¹ Der Regierungsrat nimmt Stellung zu Planungen und Projekten des Bundes von besonderer Tragweite im Sinne von Art. 10, 19 und 27b des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG).

² Im Übrigen wird der Kanton durch die zuständige Direktion vor den Bundesbehörden vertreten.

- Übernahme von Bundesaufgaben; weitere Leistungen* § 58 b. ¹ Der Kanton kann sich dem Bund gegenüber verpflichten, für das Kantonsgebiet und im kantonsnahen Gebiet Aufgaben im Nationalstrassenbereich zu übernehmen, sofern die Erfüllung der Aufgabe im kantonalen Interesse liegt und der Bund die Kosten trägt.

² Unter dem Vorbehalt der Einwilligung des Bundes kann der Kanton unter Kostenbeteiligung weitere oder weiter gehende Leistungen beim Unterhalt, bei der baulichen Ausrüstung und beim Verkehrsmanagement von Nationalstrassen erbringen, wenn diese von überwiegendem kantonalem Interesse sind.

³ Zur Sicherstellung der Finanzierung der Aufgaben gemäss Abs. 1 können Fonds geführt werden. Aufgaben gemäss Abs. 2 werden aus dem Strassenfonds finanziert.

- Landumlegung* § 58 c. ¹ Für Landumlegungen bei Nationalstrassen gilt § 20 dieses Gesetzes.

² Der Kanton hat in Landumlegungsverfahren die Stellung eines beteiligten Grundeigentümers, auch wenn er nur Land anzutreten hat.

³ Über eine vorzeitige Besitzeinweisung gemäss Art. 37 NSG beschliesst der Regierungsrat. Die Entschädigung richtet sich nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten.

- Nebenanlagen* § 58 d. Zur Erteilung der Rechte für den Bau, die Erweiterung und die Bewirtschaftung von Nebenanlagen gemäss Art. 7 Abs. 3 NSG ist der Regierungsrat zuständig.

VIII. Schlussbestimmungen

§§ 59–62 werden aufgehoben.

II. Aufhebung bisherigen Rechts

Das Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz vom 24. März 1963 wird aufgehoben.

III. Übergangsbestimmungen zur Änderung vom . . .

§ 1. Innert vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung legt der Regierungsrat dem Kantonsrat erstmals die Grundsätze gemäss § 8 Abs. 1 zum Beschluss vor. Bis zum erstmaligen Beschluss des Regierungsrates über die Strassenplanung bleibt die bisherige Bestimmung betreffend Bauprogramm (alt § 8) anwendbar.

§ 2. Forderungen für Beiträge von Grundeigentümern, die vor Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung von einer Schätzungskommission festgesetzt worden und die Gegenstand eines Rechtsmittelverfahrens sind, unterstehen bisherigem Recht (alt § 62).

§ 3. Hat der Kanton bei Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung zu einem Projekt Begehren gemäss alt § 45 Abs. 1 bereits geäussert, entfällt die Vorprüfung nach neu § 45 Abs. 2.

§ 4. Die Finanzierung von Vorhaben, deren Kosten die Ausgabenkompetenz der Städte gemäss neu § 47 Abs. 1 übersteigen, erfolgt durch kommunale Ausgabenbewilligung und über die Bau- bzw. die Unterhaltspauschalen, wenn die Projekte bis zum Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung gemäss § 16 aufgelegt wurden. Der Regierungsrat berücksichtigt diese Vorhaben bei der erstmaligen Festsetzung der Faktoren nach neuem Recht. Die Schlussabrechnungen für diese Vorhaben sind der zuständigen Direktion spätestens zwei Jahre nach der Bauvollendung einzureichen.

§ 5. Ausgenommen von § 4 der Übergangsbestimmungen sind Vorhaben, deren Erarbeitung gemäss neu § 45 Abs. 3 in die Zuständigkeit des Kantons fällt, wenn die Ausgabenbewilligung durch die Stadt nicht innert zweier Jahre nach Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung erfolgt.

§ 6. Die bei Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung bestehenden Reserven bzw. Fehldeckungen in den Bau- und den Unterhaltspauschalen werden übertragen.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 25. Oktober 2016)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der parlamentarischen Initiative «KR-Nr. 323/2013 betreffend Änderung Strassengesetz», die vom Kantonsrat am 31. März 2014 mit 87 Stimmen vorläufig unterstützt worden ist, vorbehaltlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 28. Juni 2016 abgeschlossen. Der Erstinitiant hat das Recht auf Anhörung wahrgenommen (§ 50a Geschäftsreglement des Kantonsrates).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) stimmt der Initiative mit 9:4 Stimmen (2 Enthaltungen) zu.

Die Mehrheit stimmt der parlamentarischen Initiative (PI) aus folgenden Gründen zu: Die Teilrevision des Strassengesetzes von 1981 scheiterte Ende November 2011 im Kantonsrat. Der Regierungsrat unternahm bisher keinen Anlauf zu einer modifizierten Teilrevision. Deshalb übernimmt die PI die damals unbestrittenen Teile und strebt ein modernes Strassengesetz an, das mit übergeordneten Gesetzen harmoniert. Dabei sollen die Kompetenzen zwischen dem Kanton und den beiden Städten Zürich und Winterthur neu geregelt werden und der Kantonsrat kann den Strassenbaubericht künftig nicht nur zur Kenntnis nehmen, sondern analog zum öffentlichen Verkehr aktiv mitgestalten.

Die Minderheit sieht keinen Bedarf das Strassengesetz im Sinne der PI zu ändern. Abgelehnt wird insbesondere die Kompetenzbescheidung bei den beiden Städten Zürich und Winterthur. Das neue System spiegelt die verkehrlichen Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung nicht. Diese Neuordnung kann in der Praxis zu komplexen Abgrenzungsproblemen und erhöhtem Koordinationsbedarf zwischen Kanton und Städten führen. Es gibt keinen Grund das bisher gut funktionierende Zusammenspiel in der beabsichtigten Art und Weise zu gefährden.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 5. April 2017)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 25. Oktober 2016 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 323/2013 betreffend Änderung Strassengesetz im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

Die parlamentarische Initiative nimmt die Vorlage 4674 zur Revision des Strassengesetzes wieder auf, die der Kantonsrat am 28. November 2011 abgelehnt hat. Jene Vorlage sah neue Planungsbeschlüsse des Kantonsrates und des Regierungsrates vor, die auch die Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur umfassen sollten. Zudem sollte die Rolle des Kantons bei grösseren Projekten auf diesen Strassen gestärkt werden; neu sollten kantonale Behörden die Mittel für Projekte bewilligen, wenn diese einen gewissen Betrag überschritten. Heute liegen diese Kompetenzen abschliessend bei den städtischen Behörden. Zudem sah die Revision eine Aktualisierung des Gesetzes vor. Die vorliegende parlamentarische Initiative entspricht im Wesentlichen dem Ergebnis der damaligen Kommissionsberatung (Vorlage 4674a) und weist daher gegenüber der vom Regierungsrat ausgearbeiteten Vorlage (Vorlage 4674) einige Änderungen auf. Insbesondere entsprechen die Regelungen betreffend Grundeigentümerbeiträge (§§ 33a ff. Strassengesetz; StrG, LS 722.1) der Vorlage 4674a und nicht der Vorlage des Regierungsrates. Zudem ist § 14 StrG entgegen der Vorlage 4674 nicht Gegenstand der vorliegenden Initiative. Der Regierungsrat nahm mit Schreiben vom 20. April 2011 (RRB Nr. 519/2011) Stellung zu den damals in der Kommission vorgebrachten Änderungsanträgen (vgl. auch RRB Nr. 835/2011). Mit Beschluss Nr. 835/2011 unterstützte der Regierungsrat den Änderungsantrag Ihrer Kommission, die vom Regierungsrat auf 3 Mio. Franken festgelegte Zuständigkeitsgrenze auf 6 Mio. Franken und die Zuständigkeitsgrenze für Planungs- und Projektierungskredite von Fr. 150 000 auf Fr. 300 000 zu erhöhen (§ 47 StrG).

Die Regelung der Grundeigentümerbeiträge (§§ 33a ff. StrG) der parlamentarischen Initiative weicht, wie bereits erwähnt, von der Vorlage des Regierungsrates ab. Mit Schreiben vom 20. April 2011 an Ihre Kommission (RRB Nr. 519/2011) äusserte sich der Regierungsrat ablehnend zu den Änderungen Ihrer Kommission. An dieser Haltung hat sich nichts geändert. Wir vertreten nach wie vor die Auffassung, dass Fussgängeranlagen nicht vollständig von der Beitragspflicht ausgenommen werden sollen (§ 33a Abs. 1 StrG). Zudem sprechen wir uns weiterhin dagegen aus, den zu überwältigenden Kostenanteil auf höchstens einen Drittel der Kosten zu beschränken (§ 33b Abs. 1 StrG). Fusswege gehören gemäss dem Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz vom 4. Oktober 1974 (WEG, SR 843) zu den Groberschliessungsanlagen, für die Beiträge zu erheben sind. Die Verordnung vom 30. November 1981 zum Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (VWEG, SR 843.1) schreibt sodann vor, dass bei Groberschliessungsanlagen mindestens 30% der Kosten auf die Grundeigentümerinnen und -eigentümer zu überwälzen sind (Art. 1 Abs. 1 VWEG). Es erscheint nach wie vor fraglich, ob die in der Initiative vorgeschla-

gene Grundeigentümerbeitragsregelung mit dem Bundesrecht vereinbar ist.

Da die parlamentarische Initiative weitgehend der Vorlage 4674 entspricht, beantragen wir, der parlamentarische Initiative KR-Nr. 323/2013 unter Berücksichtigung der erwähnten Ausführungen zuzustimmen.

2. Die SP hat einen Änderungsantrag zur parlamentarischen Initiative gestellt, der insbesondere darauf abzielt, dass Strassen mit überkommunaler Bedeutung nicht von den in § 8 StrG neu vorgesehenen Planungsbeschlüssen von Kantonsrat und Regierungsrat erfasst sein sollen. Diese Regelung stellt indessen gerade eine zentrale Änderung gegenüber dem heutigen Rechtszustand dar, bei dem die Strassen von überkommunaler Bedeutung vom kantonalen Bauprogramm ausgenommen sind. Mit der in § 44 der Initiative neu vorgeschlagenen Regelung wird sichergestellt, dass die Zuständigkeiten der beiden Städte angemessen gewahrt bleiben. Daher lehnen wir den Änderungsantrag der SP ab. Sollte dieser weiterverfolgt werden, so müsste folgerichtig auch § 44 der Initiative angepasst werden.

3. Die parlamentarische Initiative sieht – analog zur Vorlage 4674 – vor, dass die Zuständigkeiten der Direktionen nicht mehr im Gesetz geregelt werden. Das Gesetz verweist auf die «zuständige Direktion». Damit wird der Regierung die Regelung der Zuständigkeiten überlassen. Wir sehen vor, die Zuständigkeiten in einer Ausführungsverordnung zu regeln.

4. Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern hat mit Schreiben vom 17. Februar 2017 zur parlamentarischen Initiative Stellung genommen (Beilage). Wir ersuchen Sie, auch die allgemeinen, alle parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz betreffenden Bemerkungen in der Stellungnahme des Gesetzgebungsdienstes zu beachten. Die vorliegende Initiative beruht auf einer früheren Fassung des Strassengesetzes und ist insbesondere in Bezug auf §§ 28 ff. anzupassen. Zudem besteht Koordinationsbedarf mit anderen parlamentarischen Initiativen, dem im Verlauf der weiteren Beratung und Beschlussfassung Rechnung zu tragen ist.

5. Durch die beabsichtigte Änderung des Strassengesetzes ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Betrieben im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG, LS 930.1) bzw. § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlV, LS 930.11). Deshalb ist keine Regulierungsfolgebewertung durchzuführen.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. April 2017 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Mehrheit der Kommission der Kommission steht hinter der abgeänderten parlamentarischen Initiative (PI). Die Argumente der Befürworterinnen und Befürworter entsprechen im Grundsatz noch immer denjenigen, die im Bericht der Kommission vom 5. April 2017 festgehalten sind (vgl. Punkt 2). Im Sinne der dort genannten Neuregelung der Kompetenzen zwischen dem Kanton und den Städten Winterthur und Zürich, wurden in §§ 3 und 14a zusätzlich Bestimmungen eingefügt, die das Anliegen des dringlichen Postulats KR-Nr. 22/2016 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 bzw. vom Kanton mitfinanzierten Strassen innerhalb des Stadtgebietes beeinflussen. Der Regierungsrat hat in seinem Beschluss Nr. 72/2018 festgehalten, dass es zumindest wünschbar ist, dass Strassenprojekte und Verkehrsanordnungen gleichzeitig verfügt und publiziert werden. Der Erstinitiant ist mit der Aufnahme der entsprechenden Bestimmungen in die PI einverstanden.

Neben der erwähnten inhaltlichen Änderungen mussten bei der Umsetzung der PI zahlreiche formale Änderungen vorgenommen werden. Das ist nötig, weil die PI inzwischen, insbesondere in Bezug auf §§ 28 ff., nicht mehr das heute geltende Strassengesetz abbildet. So entspricht § 28 Abs. 1 der PI bezüglich der Einreihung (nicht aber im Inhalt) § 28 Abs. 2 des aktuellen Strassengesetzes, § 28a nunmehr § 28 Abs. 1 StrG und § 28a der PI ist mit der Anpassung des Strassengesetzes vom 25. November 2013 inzwischen sogar bereits umgesetzt. Die Marginalie zu § 57 lautet «Sondergebrauch» und nicht nochmals «Unterhalt» wie in § 56 (Verschreiber in der PI). Alle diese rein formellen Änderungen sind ebenso wie die inhaltlichen in der Vorlage mit Randstrichen bezeichnet.

Die Minderheit der Kommission lehnt die parlamentarische Initiative nach wie vor ab, die Argumente bleiben auch hier grundsätzlich dieselben wie diejenigen im Bericht vom 5. April 2017 (vgl. Punkt 2). Die Mehrheit lehnt den für die Minderheit zentralen Antrag zu § 8 ab. Dieser sollte festhalten, dass Strassen mit überkommunaler Bedeutung nicht von den in § 8 StrG neu vorgesehenen Planungsbeschlüssen von Kantonsrat und Regierungsrat erfasst sein sollen. Dieser Antrag hätte den Städten Winterthur und Zürich wichtige, bisherige Kompetenzen gesichert. Das Aufnehmen der Anliegen der Vorlage 5332 ins Ge-

setz und das in Aussichtstellen weiterer Änderungen in der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV) gehen in dieselbe Richtung: Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und den Städten Zürich und Winterthur in der Verkehrspolitik war in den letzten Jahren erfolgreich. Mit den initiierten Änderungen des Strassengesetzes wird diese gute Zusammenarbeit ohne Not infrage gestellt. Statt dass die Autonomie von Gemeinden und Städten in der Verkehrspolitik generell gestärkt wird, kann der Kanton künftig seine Ideen und Konzepte durchsetzen, auch wenn diese nicht mit den lokalen Bedürfnissen abgestimmt sind.

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr
und Umwelt* vom 3. Juli 2018

KR-Nr. 363a/2013

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013
von Michael Welz betreffend Änderung
Strassengesetz**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018,

beschliesst:

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

I. Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013 von Michael
Welz wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung be-
schlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 3. Juli 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden
Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach;
Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix
Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ivo Koller, Uster; Ruedi
Lais, Wallisellen; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Barbara Schaffner,
Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.;
Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska
Gasser.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Unterhaltspflicht)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Juli 2018,

beschliesst:

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

Unterhalts-
pflicht

§ 26. Abs. 1 unverändert.

² Auf Begehren einer Gemeinde (ansprechende Gemeinde) kann die zuständige Direktion, unter Einhaltung des Instanzenweges nach § 40, eine andere Gemeinde nach ihrer Anhörung zum Unterhalt und zur Sanierung einer Strasse verpflichten, wenn dies für die ansprechende Gemeinde unerlässlich und für die andere Gemeinde zumutbar ist.

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.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 26. Mai 2014 unterstützte der Kantonsrat die von Michael Welz, Oberembrach, Roland Scheck, Zürich, und Werner Scherrer, Bülach, am 9. Dezember 2013 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Änderung Strassengesetz mit 85 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz wird folgendermassen ergänzt:

III. Unterhalt und Betrieb

§ 26. 2 (neu) (Vernachlässigung der Unterhaltspflicht)

Auf Begehren einer Gemeinde kann die Volkswirtschaftsdirektion in Absprache mit der Baudirektion eine andere Gemeinde nach ihrer Anhörung zum Unterhalt und zur Sanierung einer Strasse verpflichten, wenn dies für die ansprechende Gemeinde unerlässlich und für die angesprochene Gemeinde zumutbar ist.

§ 26 Abs. 2 wird zu 3.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 24. Oktober 2016)

Vorbehaltenes Beratungsergebnis:

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) stimmt der abgeänderten Initiative mit 8 zu 6 Stimmen (14 Anwesende) zu:

Das Strassengesetz wird folgendermassen ergänzt:

III. Unterhalt und Betrieb

(neu) (Vernachlässigung der Unterhaltspflicht)

§ 26. 2 Auf Begehren einer Gemeinde kann die zuständige Direktion, unter Einhaltung des Instanzenweges nach § 40, eine andere Gemeinde nach ihrer Anhörung zum Unterhalt und zur Sanierung einer Strasse verpflichten, wenn dies für die ansprechende Gemeinde unerlässlich und für die angesprochene Gemeinde zumutbar ist.

§ 26 Abs. 2 wird zu 3.

Begründung der beiden Änderungen im Verhältnis zur eingereichten Initiative:

Formale Änderung: In einem Gesetz soll möglichst nicht eine bestimmte Direktion genannt werden, da die Zuweisung einer konkreten Aufgabe an eine Direktion eigentlich Sache des Regierungsrates ist.

Inhaltliche Klärung: Die Initiative möchte die bereits bestehende Oberaufsichtsfunktion des Regierungsrates zwar stärken, aber den bestehenden Instanzenweg nach § 40 StrG nicht aufheben. Das wird durch die Ergänzung klargestellt.

Die Mehrheit stimmt der parlamentarischen Initiative aus folgenden Gründen zu: Die Rolle des Regierungsrates als Oberaufsicht bei Uneinigkeit von Gemeinden im Falle von Unterhalts- und Sanierungsfragen gemeinsamer Strassen soll durch ihr Festschreiben gestärkt werden. Einerseits soll damit dem Regierungsrat eine aktivere Rolle in solchen Konflikten zugewiesen werden, andererseits werden die Gemeinden darauf aufmerksam gemacht, dass es eine übergeordnete Aufsichtsinstanz gibt, an die man – etwa vor dem aufwändigen Beschreiten des Rechtsweges – gelangen kann. Das ist vor allem auch dann wertvoll, wenn die Statthalter als erstinstanzliche Aufsicht wenig ausrichten können, etwa weil das Problem verschiedene Bezirke umfasst.

Es ist nach Meinung der Befürworter damit zu rechnen, dass solche Konflikte unter Gemeinden eher zunehmen.

Die Minderheit sieht keinen Handlungsbedarf. Das bisher einzig bekannte solche Problem unter Gemeinden bezieht sich auf die Eigentalsstrasse. Der Gesetzgeber soll keine Gesetzgebung für Einzelfälle oder gar auf Vorrat betreiben.

Die Gemeindeautonomie wird durch die angedachte Regelung unnötigerweise strapaziert und § 40 StrG eben doch unterminiert, indem man dem Regierungsrat mit der neuen Bestimmung zumindest implizit eine Eingriffspflicht auferlegt.

Die Hoffnung auf weniger Rechtsfälle ist unbegründet, da auch bei der Anordnung einer Sanierung durch den Regierungsrat der betroffenen Gemeinde der Rechtsweg selbstverständlich offensteht.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 5. April 2017)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 24. Oktober 2016 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013 betreffend Änderung Strassengesetz im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

1. Mit der parlamentarischen Initiative soll ein Instrument geschaffen werden, um den Unterhalt und die Sanierung kommunaler Strassen sicherzustellen. Der Kanton soll eine Gemeinde, die den Unterhalt einer ihrer Strassen vernachlässigt, unter gewissen Voraussetzungen zum Unterhalt und zur Sanierung einer Strasse verpflichten können. Die Formulierung der parlamentarischen Initiative orientiert sich an § 11 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1), wonach die Baudirektion bei Neubauten von Strassen einschreiten kann, wenn die betroffenen Gemeinden uneinig sind.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit Schreiben vom 29. Oktober 2015 an Ihre Kommission zur Initiative Stellung genommen. Auf dieses Schreiben ist zu verweisen.

2. Die parlamentarische Initiative betrifft die Aufsicht über die Gemeindestrassen und damit die Zuständigkeit der Statthalterämter. Die Statthalterkonferenz des Kantons Zürich und das Kollegium der Bezirksratsschreiberinnen und Bezirksratsschreiber hat auf Einladung der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt zur Initiative Stellung genommen:

«Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013 (PI Welz) erachten die Statthalterkonferenz und das Kollegium der Bezirksratsschreiberinnen und Bezirksratsschreiber als nicht zielführend. Grundsätzlich stimmen wir mit den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantons Zürich vom 29. Oktober 2015 überein. Hervorheben möchten wir insbesondere folgende Punkte, die aus unserer Sicht gegen die parlamentarische Initiative sprechen:

- Das Ziel, dass nicht in erster Linie die Gerichte entscheiden sollen, sondern der Regierungsrat die Oberaufsicht wahrnehmen soll, kann mit dieser Änderung nicht erreicht werden, da verbindliche aufsichtsrechtliche Massnahmen eben gerade gerichtlich überprüft werden können.
- Es darf davon ausgegangen werden, dass sich die Gemeinden der Aufsichtsinstanzen bewusst sind.
- Die heutige Regelung der Aufsicht mit dem Statthalter als erster Instanz, der Baudirektion als zweiter Instanz und der Oberaufsicht beim Regierungsrat ist eingespielt und konnte bisher erfolgreich umgesetzt werden.
- Der Statthalter ist im Alltag oft in Kontakt mit den Gemeinden seines Bezirks und somit grundsätzlich näher an den Gemeinden als die Baudirektion oder der Regierungsrat.
- Auch die Gemeinde eines anderen Bezirks kann bei dem für die zu verpflichtende Gemeinde zuständigen Statthalter eine Aufsichtsbeschwerde einreichen. Im Übrigen tauschen sich die Statthalter monatlich aus und diskutieren über bezirksübergreifende Sachverhalte. Sollte dies nicht zielführend sein, sind die Baudirektion und auch der Regierungsrat als übergeordnete Aufsichtsinstanzen zudem jederzeit berechtigt, tätig zu werden.
- Aufgrund eines Einzelfalls das Gesetz zu ändern, erachten wir nicht als sinnvoll.

Aus den genannten Gründen beantragen die Statthalterkonferenz und das Kollegium der Bezirksratsschreiberinnen und Bezirksratsschreiber die Ablehnung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 363/2013.»

3. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013 beschlägt ein wichtiges Anliegen, nämlich die Aufrechterhaltung eines einwandfrei funktionierenden Strassennetzes im Kanton Zürich. Der Kanton kann jedoch bereits heute im Bereich des gesamten Strassenwesens gestützt auf § 40 StrG als zweite Aufsichtsinstanz angerufen und tätig werden. Diese Zuständigkeit ist ausreichend. Den Aufsichtsbehörden kommt nach § 40 StrG ein sehr grosser Spielraum bei der Behandlung von Aufsichtsanzeigen zu. Das Aufsichtsrecht ermöglicht dem Kanton, Einfluss auf verkehrsplanerische wie bautechnische Gesichtspunkte zu nehmen.

Die verlangte Gesetzesänderung führt im Vergleich zum heutigen Aufsichtsrecht nach § 40 StrG zu einer grösseren Verbindlichkeit. Damit geht aber das Bedürfnis nach einem verstärkten Rechtsschutz einher, dass eine verpflichtete Gemeinde die verbindliche Anordnung von konkreten, unter Umständen teuren Massnahmen gerichtlich überprüfen lassen kann. Dieser Stärkung des Rechtsschutzes steht das Anliegen der Initianten entgegen, dass bei Uneinigkeit der Gemeinden nicht in erster Linie die Gerichte entscheiden sollten, sondern der Regierungsrat die Oberaufsicht wahrnehmen sollte.

Aus der Praxis ist kein Bedarf nach einer zusätzlichen Regelung bekannt. Der Fall «Eigentel» ist insofern ein Einzelfall, für den die mit der Initiative verlangten aufsichtsrechtlichen Möglichkeiten des Kantons keine Lösung gebracht hätten

Wir schliessen uns deshalb der Auffassung der Statthalterkonferenz an und beantragen Ihnen, die parlamentarische Initiative KR-Nr. 363/2013 betreffend Änderung Strassengesetz sowie den Änderungsantrag Ihrer Kommission abzulehnen.

Sollten Sie die vorliegende parlamentarische Initiative dennoch unterstützen, sind die von der Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 29. Oktober 2015 gemachten Hinweise aufzunehmen. Insbesondere sind aufgeworfenen Fragen zur Bedeutung der in der Initiative verwendeten Begriffe «Unterhalt» und «Sanierung» zu klären. Dabei ist festzulegen, ob es der Absicht der Initianten entspricht, dass Gemeinden nicht nur zum einfachen Unterhalt, sondern auch zu umfassenden und damit aufwendigen, von ihnen zu finanzierenden Erneuerungsbauten verpflichtet werden können.

4. Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern hat mit Schreiben vom 17. Februar 2017 zur parlamentarischen Initiative Stellung genommen (Beilage). Wir ersuchen Sie, auch die allgemeinen, alle parlamentarischen Initiativen zum Strassengesetz betreffenden Bemerkungen in der Stellungnahme des Gesetzgebungsdienstes zu beachten.

5. Durch die beabsichtigte Änderung des Strassengesetzes ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Betrieben im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG, LS 930.1) bzw. § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlV, LS 930.11). Deshalb ist keine Regulierungsfolgeabschätzung durchzuführen.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. April 2017 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Mehrheit der Kommission stimmt der parlamentarische Initiative zu: Sie bekräftigt die Gründe, die im Bericht der Kommission vom 24. Oktober 2016 genannt werden (vgl. Punkt 2).

Der Regierungsrat soll als Oberaufsicht in solchen Konflikten eine aktive Rolle einnehmen. Das ist vor allem dann nötig, wenn das Problem verschiedene Bezirke umfasst und nicht einfach einem Statthalter zugewiesen werden kann.

Die Minderheit der Kommission lehnt die parlamentarische Initiative mit den bereits im Bericht der Kommission vom 24. Oktober 2016 festgehaltenen Argumenten (vgl. Punkt 2) ab. Sie sieht sich durch die Stellungnahme des Regierungsrates und der Statthalterkonferenz und des Kollegiums der Bezirksschreiberinnen und Bezirksschreiber in dieser Haltung bestärkt (vgl. Punkt 3).

Der Text der eingereichten parlamentarischen Initiative wurde lediglich gesetzgeberisch redigiert. Es erfolgten keine inhaltlichen Änderungen.

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012
von Thomas Wirth betreffend Strassengesetz
§ 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo**

(vom)

Der Kantonsrat,

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

beschliesst:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012 von Thomas
Wirth wird abgelehnt.

***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 be-
schlossen.*

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 19. Juni 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden
Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach;
Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix
Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ivo Koller, Uster; Ruedi
Lais, Wallisellen; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Barbara Schaffner,
Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.;
Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska
Gasser.

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:

Strassen

§ 3. Zur Strasse gehören ausser ...

... , insbesondere

lit. a–h unverändert.

i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,

lit. k und l unverändert.

Projektierungsgrundsätze

§ 14. 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.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 19. November 2012 unterstützte der Kantonsrat die von Thomas Wirth, Hombrechtikon, Sabine Ziegler, Zürich, und Philipp Kutter, Wädenswil, am 2. April 2012 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo mit 85 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz § 14 (Projektierungsgrundsätze) wird neu mit einem Abs. 2 ergänzt.

§ 14 Abs. 2 (neu) Die Strassen sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Im geschlossenen Siedlungsgebiet sind Zonen mit siedlungsverträglicher Gestaltung und tieferem Tempolimit zu fördern.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 6. Mai 2013)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt lehnt die parlamentarische Initiative in ihrer ursprünglichen Form in konsultativer Abstimmung einstimmig ab. Die Kommission stimmt hingegen mit 10 zu 5 Stimmen einem Änderungsantrag zu (§ 27 KRG).

Die Mehrheit zieht der parlamentarischen Initiative folgenden Änderungsantrag vor:

Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird folgendermassen geändert:

§ 14. ¹ Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. *Projektierungsgrundsätze*

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.*

Dieser Änderungsantrag berücksichtigt Teile der Forderungen der parlamentarischen Initiative in einer Form, wie sie von einer Mehrheit des Kantonsrates bei der Revision des Strassengesetzes (Vorlage 4674) bereits einmal gutgeheissen worden ist: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern. Die Prioritäten der Verkehrsträger werden in Abs. 2 geregelt.

Zu etwaigen Temporeduktionen auf Staatsstrassen wird im Änderungsvorschlag nichts ausgeführt. Es gelten die Möglichkeiten, die Art. 108 der Signalisationsverordnung des Bundes vorsieht.

Die Minderheit der Kommission kann weder der ursprünglichen parlamentarischen Initiative noch dem Änderungsantrag zustimmen: Es besteht kein Regelungsbedarf im kantonalen Strassengesetz. Der Bund regelt die Bedingungen für Temporeduktionen und Begegnungszonen in seiner Signalisationsverordnung abschliessend. Das Festschreiben einer «Fördermöglichkeit» von Begegnungszonen im kantonalen Strassengesetz hat rein deklamatorischen Charakter.

Das Festschreiben einer fixen Prioritätenreihung für die verschiedenen Verkehrsarten gemäss Abs. 2 des Änderungsantrags wird abgelehnt.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 2. Oktober 2013)

Mit Schreiben vom 6. Mai 2013 haben Sie uns eingeladen, zum Ergebnis Ihrer Beratung zur parlamentarischen Initiative (PI) KR-Nr. 105/2012 betreffend Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo im Sinne von § 28 des Kantonsratsgesetzes (KRG) Stellung zu nehmen

Mit dem von Ihnen in der Konsultativabstimmung unterstützten Änderungsantrag soll die Systematik und Gliederung der Bestimmung entsprechend dem Antrag des Regierungsrats vom 30. März 2010 (Vorlage 4674) wieder aufgenommen werden, was wir grundsätzlich begrüessen. Abs. 1 umfasst damit die technischen und ökonomischen Projektierungsgrundsätze, Abs. 2 betrifft die Grundsätze Ökologie, Landschaft und Siedlung und Abs. 3 schreibt die Berücksichtigung der neben dem mo-

torisierten Individualverkehr (MIV) beteiligten Anlagenbenützerinnen und -benützer vor. In Abs. 4 werden schliesslich die Bundesvorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgesetzt. Der ursprüngliche Wortlaut der PI beruhte fälschlicherweise nicht auf der heute geltenden Formulierung von § 14 StrG, sondern auf der in der Vorlage 4674 vorgesehenen Gliederung. Dies hätte zu unnötigen Wiederholungen im Gesetzestext geführt und wäre somit auch aus systematischen Gründen abzulehnen gewesen.

Gegenüber dem Antrag des Regierungsrates gemäss Vorlage 4674 enthält der vorliegende Änderungsantrag drei inhaltliche Zusätze: den Vorrang von verkehrlenkenden Massnahmen gegenüber baulichen Massnahmen (Abs. 1), die ausdrückliche Erwähnung der Möglichkeit für die Gemeinden, Begegnungszonen zu fördern (Abs. 2), sowie die Vorgabe, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs gegenüber denjenigen der weiteren Verkehrsteilnehmenden vorrangig zu berücksichtigen (Abs. 3).

Der Änderungsantrag wurde dem Gesetzgebungsdienst vorgelegt. Dessen Bericht finden Sie in der Beilage.

Zu den einzelnen Absätzen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Abs. 1

Neue verkehrlenkende Massnahmen sollen gegenüber baulichen Massnahmen Vorrang haben. Dieser Vorrang ergibt sich nach unserer Einschätzung bereits aus den übrigen Projektierungsgrundsätzen im heutigen § 14 StrG. Die Strassen sollen demgemäss unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamem Landverbrauch projektiert werden. Eine ausdrückliche Formulierung dieses Anliegens gemäss Abs. 1 ist aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Zu Abs. 2

In Ihrem Schreiben vom 6. Mai 2013 lautet Satz 1 von Abs. 2 des Änderungsantrags wie folgt: «Die Strassen sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen.» Im Protokoll der KEVU vom 23. April 2013 fehlt das Wort «möglichst» in dieser Bestimmung. Eine gute Einordnung einer Strasse in ihre bauliche Umgebung und in die Landschaft wird zwar immer angestrebt, ist aber nicht immer möglich. Ohne die durch das Wort «möglichst» bewirkte Relativierung ist der Projektierungsgrundsatz zu absolut und nicht erfüllbar. Wir beantragen daher, an der uns mit Schreiben vom 6. Mai 2013 übermittelten Formulierung festzuhalten.

Im Vergleich zum ursprünglichen Wortlaut der PI beschränkt die nun vorgesehene Formulierung die Förderung von temporeduzierten Abschnitten auf Gemeindestrassen. Diese Einschränkung ist zwar zu

begrüssen, da eine allgemeine Förderung von Temposenkungen auf den Kantonsstrassen nicht zweckmässig ist und dem Zweck der Bündelung des Verkehrs widerspräche. Wir lehnen aber auch diese Bestimmung aus grundsätzlichen Überlegungen ab, weil sie keinen normativen Mehrwert bringt. Gemeinden haben bereits nach geltendem Recht die Möglichkeit, auf Gemeindestrassen Begegnungszonen zu fördern. Sie können hierzu gemäss § 4 Abs. 2 der Kantonalen Signalisationsverordnung bei der Kantonspolizei Antrag stellen. Es ist unnötig, in einem Gesetz auf eine schon bestehende Möglichkeit hinzuweisen. Zudem sind Verkehrsanordnungen Gegenstand des Signalisationsrechts (Strassenverkehrsgesetz und Strassensignalisationsverordnung sowie Kantonale Signalisationsverordnung) und nicht des im Strassengesetz geregelten Strassenbaurechts.

Zu Abs. 3

Abs. 3 erklärt die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs als «prioritär». Diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden sollen dagegen nur angemessen zu berücksichtigen sein. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zwar durchaus ein Ziel des Regierungsrates. Eine allgemeine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ist aber nicht überall angemessen. Gerade im ländlichen Raum könnte eine konsequente Nachachtung dieser Vorgabe zu unverhältnismässigen Infrastrukturbauten und somit zu Verstössen gegen die Projektierungsgrundsätze «sparsame Landbeanspruchung» und «Wirtschaftlichkeit» führen. Das Verhältnis der Verkehrsteilnehmenden zu einander muss für Strassenzüge einzeln und abhängig vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen und von den baulichen Möglichkeiten frei geprüft werden können. Die Pflicht zur zwingenden Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs beim Infrastrukturbau kann somit zweckmässigen und wirtschaftlichen Lösungen entgegenstehen. Wir beantragen daher, die Formulierung gemäss Revisionsvorlage 4674 zu übernehmen:

Abs. 3

Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der zu Fuss Gehenden und der Radfahrenden sind angemessen zu berücksichtigen.

Zu Abs. 4

In Abs. 4 erfolgt die Anpassung der Projektierungsgrundsätze in Bezug auf die Rechtsansprüche von Menschen mit Behinderungen an das übergeordnete Recht. Das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft stehende BehiG ist auch auf Verkehrsanlagen und den öffentlichen Verkehr anwendbar. Die neue Formulierung entspricht diesen Anforderungen. Wir begrüssen diese Änderung.

Regulierungsfolgeabschätzung nach § 3 des Entlastungsgesetzes (EntlG)

Die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG richten sich ausschliesslich an die mit der Planung und Projektierung von Strassen befassten Kantons- und Gemeindebehörden. Der Änderungsantrag bewirkt keine Verpflichtungen für Private. Diese können wie unter geltendem Recht von Strassenbauvorhaben betroffen sein, was aber keine administrative Belastung im Sinne des EntlG darstellt. Die Gesetzesänderung führt daher zu keinen zusätzlichen administrativen Belastungen von Unternehmen im Sinne des EntlG.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 2. Oktober 2013 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Kommission lehnt die parlamentarische Initiative in der geänderten Version nunmehr in der Mehrheit ab: Neben verschiedenen Gründen, die im Bericht der Kommission vom 6. Mai 2013 von der damaligen Minderheit genannt worden sind (vgl. Punkt 2), gilt der neue Art. 104^{bis} KV. Dieser lässt die in Abs. 3 des geänderten Antrags vorgesehene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr zu.

Die Minderheit der Kommission stimmt der parlamentarischen Initiative in der geänderten Version mit den nötigen formell-gesetzgeberischen Anpassungen mit den bereits im Bericht der Kommission vom 6. Mai 2013 festgehaltenen Argumenten (vgl. Punkt 2) zu.