

**Revision des „Gesetzes über den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen“  
(Strassengesetz, E-StrG) der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
(Vernehmlassungsperiode: 16. April bis 17. Juli 2009)**

## Häufige Fragen

Stand: 07.12.2009

	Frage	Antwort
1	<p><b>Worum geht es eigentlich im heutigen Strassengesetz?</b></p>	<p>Das Strassengesetz regelt unter anderem die Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt der Zürcher Strassen.</p> <p><b>Heutige Regelung</b> (Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) vom 27. September 1981):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die <b>Gemeinden</b> sind zuständig für die <b>Gemeindestrassen</b> (Planung, Projektierung, Ausführung und Finanzierung). Der Kanton leistet den Gemeinden nach ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit Beiträge an die Baukosten.</li> <li>• Der <b>Kanton</b> ist zuständig für die <b>Staatsstrassen</b> (Planung, Projektierung, Ausführung und Finanzierung). Der Regierungsrat beschliesst das Strassenbauprogramm und unterbreitet den Beschluss zur Kenntnisnahme dem Kantonsrat.</li> <li>• Die <b>Städte Zürich und Winterthur</b> sind auch für die <b>überkommunalen Strassen</b> auf ihrem Gebiet zuständig. Diese sind von ihnen zu erstellen, auszubauen und zu unterhalten. Zu diesem Zweck erhalten die Städte jährlich gemäss Gesetz berechnete Pauschalzahlungen aus dem kantonalen Bau- und Unterhaltsfonds.</li> </ul> <p>Die Städte erstatten dem Regierungsrat jährlich Bericht zu ihrem Bauprogramm für die nächsten drei Jahre. Die einzelnen Projekte werden der Baudirektion, den regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden zur Stellungnahme vorgelegt und vom Regierungsrat genehmigt.</p> <p>→ <b>Die heutige Regelung funktioniert - auch nach Einschätzung der Regierung - gut. Eine Änderung der Kompetenzen drängt sich deshalb aus Sicht der Stadt Zürich nicht auf.</b></p>
2	<p><b>Welches sind die wichtigsten Änderungen, welche der Kanton mit der Strassengesetzrevision plant?</b></p>	<p>Der Kanton plant - entgegen seiner Beteuerungen in der Öffentlichkeit - einen <b>weitgehende Verschiebung der Kompetenzen beim Bau der überkommunalen Strassen weg von den Städten hin zum Kanton:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entzug der Mitsprache der Städte bei Planung, Gestaltung, Bau und Unterhalt überkommunaler Strassen (neue Steuerungsinstrumente Finanzpla-</li> </ul>

		<p>nung und Strategie)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abkehr von Pauschalen hin zu objektgebundenen Beiträgen, Krediten und Leistungsvereinbarungen</li> <li>- Einbezug des Kantonsrats bei der Bestimmung von Strassenkrediten für kantonal finanzierte überkommunale Strassen der Städte bei neuen Vorhaben über CHF 3 Mio. (Vorhaben unter CHF 3 Mio. oder bei gebundenen Ausgaben: unbeschränkte Zuständigkeit des Regierungsrates)</li> <li>- Schwellenwert für die Zuständigkeit der Städte für Projektierungskredite bei unrealistischen CHF 150'000</li> </ul> <p>→ <b>Diese Neuerungen kommen in ihrem Zusammenwirken in der Realität einer beinahe vollständigen Kompetenzverschiebung hin zum Kanton gleich und würden die bewährte Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton beenden.</b></p>
3	<p><b>Weshalb ist die Stadt Zürich gegen die geplante Revision des Strassengesetzes?</b></p>	<p><b>Die heutige Regelung funktioniert tadellos – die Gemeindeautonomie soll nicht in Frage gestellt werden.</b></p> <p>Die heute bestehende Regelung funktioniert tadellos und soll nicht unnötig kompliziert werden. Die hohe Komplexität in der städtischen Mobilitätsplanung und das hohe Verkehrsaufkommen erfordern ein spezifisches Fachwissen vor Ort. Die beiden Städte verfügen über das erforderliche Know-how, die Kompetenz und die personellen Ressourcen, welche für die besonderen Umstände und Anliegen der urbanen Mobilitätsplanung erforderlich sind. Dies wird den Städten auch vom Regierungsrat attestiert. Es ist also ein Gebot der <b>Subsidiarität</b>, die Kompetenzen für die Verkehrspolitik und das Verkehrsmanagement, für Strassengestaltung und -bau sowie für den Strassenunterhalt dort zu belassen, wo die Ausführung sinnvollerweise anzusiedeln ist. Mit dem neuen Gesetz würden Zürich und Winterthur „Ausführende“ ohne Mitspracherechte, obwohl sich die heutige Zusammenarbeit der Stadt Zürich mit dem Kanton in Fragen des Strassenbaus und -unterhalts bewährt hat und sehr eng und ziel führend über eine „Projekt Governance“ („Wegleitung für administrative Verfahren mit den Städten Zürich und Winterthur für den Bau und Unterhalt überkommunaler Strassen“ der kantonalen Volkswirtschaftsdi rektion vom 1. Mai 2009) geregelt ist.</p> <p><b>Die Verwaltung soll nicht unnötig aufgebläht werden.</b></p> <p>Die Neue Strassengesetzgebung wäre verbunden mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- höheren Planungskosten durch neue Schnittstellen</li> </ul>

		<p>zwischen der kantonalen und der städtischen Verwaltung;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ressourcenintensiven komplexeren Planungsabläufen und entsprechend höherem Administrativaufwand;</li> <li>- erschwerter Koordination der Bau- und Sanierungsprojekte auf den verschiedenen Strassen- und Infrastrukturnetzen mit den entsprechenden Kostenfolgen</li> <li>- erhöhtem Koordinationsbedarf (laufende Kontrolle, Einreichung von Rechnungen, etc.) und</li> <li>- höheren Personalkosten</li> </ul> <p>Insgesamt müssten sowohl die Stadt als auch der Kanton mit <b>Mehrkosten in der Höhe eines zweistelligen Millionenbetrags</b> rechnen.</p> <p><b>Ein Demokratieverlust durch die Machtkonzentration beim Regierungsrat soll vermieden werden.</b></p> <p>Obwohl die Regierung in ihrer Revisionsvorlage eine Stärkung der demokratischen Legitimierung von Strassenplanung, -gestaltung, -bau und -unterhalt anführt, ist in Realität das Gegenteil der Fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit dem revidierten Strassengesetz würde der Regierungsrat über die überwiegende Mehrheit aller Strassenbau- und -unterhaltsprojekte im Kanton in abschliessender Kompetenz entscheiden. Damit erhielte er faktisch einen weitgehenden Freipass in der Strategie- und Finanzplanung bei Strassenplanung, -gestaltung, -bau und -unterhalt der Städte sowie auf dem gesamten Kantonsgebiet.</li> <li>- Das neue Strassengesetz würde die demokratischen Rechte der über eine halbe Million Bewohnerinnen und Bewohner der Städte Winterthur und Zürich beschneiden und die Mitwirkungsrechte der Gemeinden in verfassungswidriger Art und Weise missachten.</li> </ul> <p>→ <b>Das geltende Strassengesetz hat hingegen kein Demokratiedefizit und wurde von der Stimmbevölkerung im Jahr 1981 in der heutigen Form - bereits damals gegen das Ansinnen des Regierungsrats - überaus klar in sämtlichen Bezirken und Stadtkreisen angenommen.</b></p>
4	<b>Welche Auswirkungen</b>	Die neue Gesetzesvorlage orientiert sich einseitig am

	<p><b>hätte das neue Strassen-gesetz auf das Ver-kehrsmanagement in Zürich?</b></p>	<p>motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies hätte schwerwiegende Folgen für den Wirtschafts- und Lebensstandort Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhtes Verkehrsaufkommen, entsprechende <b>Überbelastung in der Innenstadt</b> und damit <b>mehr Stau</b></li> <li>• zunehmende <b>Lärm- und Abgasbelastung</b></li> <li>• Benachteiligung des <b>öffentlichen Verkehrs</b> (vermehrte Beeinträchtigung durch Staus, fehlende Strassenkapazität für ÖV-Infrastrukturprojekte)</li> <li>• Benachteiligung der <b>Fussgänger und Velofah- rer</b> durch fehlende Möglichkeit, Velowege und Fussgängerzonen auszubauen – weil im Stras-senquerschnitt schlicht der Platz fehlt</li> <li>• Verlust von <b>Lebensqualität</b> und <b>Wertschöp- fung</b></li> </ul> <p>Heute schneidet die Stadt Zürich hingegen in interna- tionalen Städte-Rankings überdurchschnittlich gut ab in Bezug auf <b>Lebensqualität</b> und <b>Verkehrs-anbin- dung/-infrastruktur</b>. Damit das so bleibt, ist es wichtig, dass die Strassenplanung nicht vordringlich auf das Kriterium „Auto-Verkehr“ abstützt. Ein brei- tes, durch die Stadt geführtes Verkehrsmanagement muss – im Sinne der Mobilitätsstrategie – vielmehr die <b>Mobilitäts-, Umwelt- und Sicherheitsbedürf- nisse aller Verkehrsteilnehmenden und Anwoh- nerinnen und Anwohner maximal berücksichti- gen</b>.</p> <p>Die <b>Stadt ist Know-how-Trägerin</b> eben dieser städ- tischen Bedürfnisse und ist im <b>ständigen Kontakt mit der Bevölkerung</b>. Dem Kanton würden das ent- sprechende Know-how sowie die Nähe zur städtischen Bevölkerung fehlen.</p>
--	---	--