

# Revision Strassengesetz

## Laufende Vernehmlassung

Medienkonferenz 3. Juli 2009

- **Stadträtin Ruth Genner**, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
- **Stadtrat Martin Vollenwyder**, Finanzvorstand
- **Stadtingenieur François Aellen**, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Moderation: Cornelia Schreier, Tiefbauamt



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt



# Revision Strassengesetz

## Laufende Vernehmlassung

### Inhalt der Medienkonferenz (3. Juli 2009)

- Geltendes Strassengesetz: Konsequenzen für Stadt und Kanton durch kantonalen Revisionsentwurf (SR R. Genner)
- Komplexität der städtischen Verkehrsplanung und heutige Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton (Stadtingenieur F. Aellen)
- Revision StrG: Verlust der Gemeindeautonomie und mögliche finanzielle Konsequenzen (SR M. Vollenwyder)



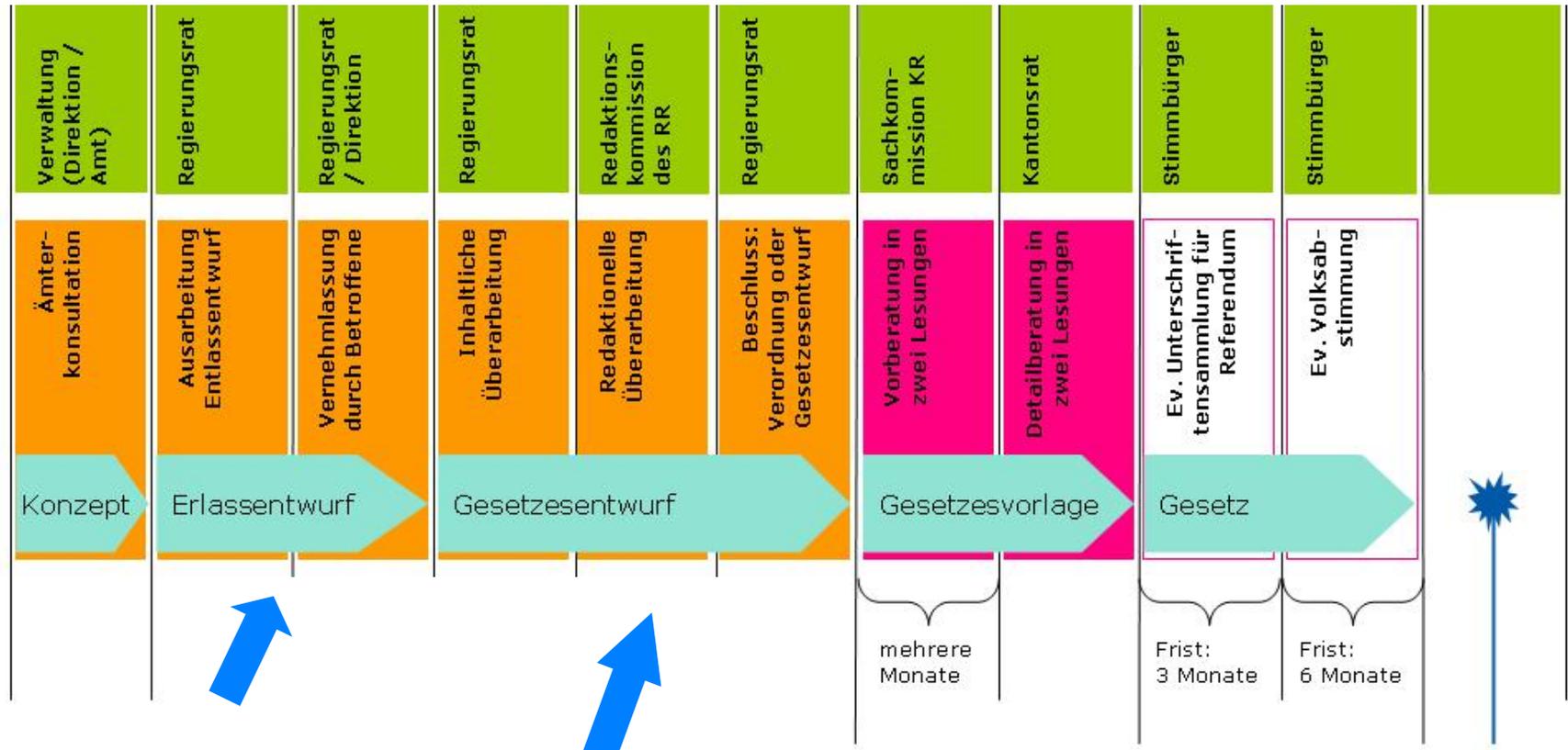
# Geltendes Strassengesetz Konsequenzen für Stadt und Kanton durch kantonalen Revisionsentwurf

(Stadträtin Ruth Genner, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement)



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

# Rechtsetzungsprozess – aktueller Stand



**Aktueller Stand: Gesetzesentwurf in Vernehmlassung (bis 17. Juli 2009):**

**Frühestens Herbst 2009: Überweisung an den Kantonsrat**

2009/10: Schlussberatung

2010/11: Volksabstimmung

2011: Inkrafttreten neues Strassengesetz

## Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf Zürcher Stadtgebiet

- Ca. 170km (= knapp  $\frac{1}{4}$  des gesamten Strassennetzes)
  - Überkomm. Strassen erschliessen Wohn-, Aufenthalts-, Wirtschafts- und Mobilitätsräume
- hohe Wertschöpfung und Vielfalt für Stadt und Kanton



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt



# Geltendes Strassengesetz

## Stadt plant. Kanton überwacht. Stadt setzt um.

### Planung, Bau + Unterhalt Staatsstrassen in Zürich

- **jährlicher Bericht** zu Bauprogramm der nächsten drei Jahre an RR
- Projekte werden Baudirektion, regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden vorgelegt und von RR genehmigt
- jährliche **Pauschalzahlungen**
- Strassen des regionalen Verkehrsplans könnten auch direkt durch Kanton gebaut und ausgebaut werden (noch nie angewendet)



# Revision des Strassengesetzes

## Was der Kanton will. (I)

- **Kompetenzverschiebung** bei Planung, Bau und Unterhalt überkommunaler Strassen hin zum Kanton (neue Steuerungsinstrumente Finanzplanung und Strategie) → Berücksichtigung der Bedürfnisse der Stadt Zürich nach kantonalem Ermessen
- **Abkehr von Pauschalen hin zu objektgebundenen Beiträgen**, Krediten und Leistungsvereinbarungen → Argumentation: Schwerfälligkeit und Unübersichtlichkeit der Pauschalfinanzierung
- **Kantonsrat/kantonale Stimmbevölkerung** soll bei der Bestimmung von Strassenkrediten für kantonal finanzierte überkommunale Strassen der Städte mitbestimmen (Stichwort „Demokratiedefizit“)

# Revision des Strassengesetzes

## Was der Kanton will. (II)

- **Zuständigkeit kantonale Finanzplanung/Kreditsprechung:**
    - Für neue Ausgaben:  
Vorhaben über CHF 3 Mio. → KR; unter CHF 3 Mio. → RR
    - gebundene Ausgaben unbeschränkt → Zuständigkeit RR
  - **Schwellenwert Zuständigkeit der Städte** für Projektierungskredite bei CHF 150'000  
(Betrag für realistische Planung zu tief)
  - **Formalisierte Entscheidkriterien** für die Genehmigung städtischer Projekte
- **Kompetenzverschiebung hin zum Kanton, insbesondere zum Regierungsrat und zur kant. Verwaltung, beendet bewährte Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton.**

# Revision des Strassengesetzes

## Was aus Sicht der Städte dagegen spricht. (I)

### Nichts ändern, was gut funktioniert.

Hohe Komplexität in der städtischen Mobilitätsplanung und hohes Verkehrsaufkommen rechtfertigen die **Federführung der Städte**.

**Effiziente, bewährte Zusammenarbeit in der heutigen Verkehrsplanung** zwischen Stadt und Kanton soll nicht unnötig kompliziert werden.

→ **Revision wäre ein Rückschritt, es ist an der heutigen Regelung festzuhalten.**

### Kostensparende Finanzierung für Stadt und Kanton.

Änderungen beim Planungsprozess **gefährden Einsparungen durch koordiniertes Bauen im zweistelligen Millionenbereich**. Städte verfügen über die **erforderliche Kompetenz** in der Strassenplanung, im Verkehrsmanagement, sowie im Strassenbau und -unterhalt. **Diese fehlt beim Kanton** (höhere Planungs-, Koordinations- und Personalkosten)

→ **Stadt Zürich nimmt die Baukoordination effizient und kostensparend wahr.**

# Revision des Strassengesetzes

## Was aus Sicht der Städte dagegen spricht. (II)

### Drohende Einbussen bei der städtischen Wertschöpfung.

Eine funktionierende Verkehrsplanung und ein reibungsloser Ablauf im städtischen Strassenverkehr sind attraktiv für die Wirtschaft.

→ Verkehrsbehinderungen durch zusätzliche, zeitlich und örtlich nicht koordinierte Baustellen verursachen **Staus** und dadurch **mehr Verkehrsbelastung**, was einen **Verlust der Wertschöpfung** mit sich bringt und die **Standortattraktivität** beeinträchtigt.

### Fehlende Berücksichtigung städtischer Bedürfnisse/Verhältnisse

Die vorgeschlagene Revision wird den **Bedürfnissen der Stadt Zürich** nicht gerecht (Mobilität, Langsam-, Individual-, öffentlicher Verkehr, Standortattraktivität, Wettbewerbsfähigkeit etc.).

→ Im Gesetzestext **fehlt eine adäquate Rücksichtnahme auf die städtischen Interessen** bei der Strategie und Planung.

# Komplexität der städtischen Verkehrsplanung und heutige Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton

(Stadtingenieur François Aellen, Tiefbauamt der Stadt Zürich)



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

# Revision des Strassengesetzes

## Ungenügende Berücksichtigung der städtischen Bedürfnisse

- Im Gesetzestext fehlt eine **adäquate Rücksichtnahme auf städtischen Rahmenbedingungen** bei Strategie und Planung
- Die vorgeschlagene Revision wird den **Bedürfnissen und spezifischen Verhältnissen der Städte** (Mobilität, Langsam-, Individual-, öffentlicher Verkehr, Standortattraktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Raumverhältnisse, Erschliessung, Schnittstellen mit kommunalen Strassennetz u.a.) nicht gerecht
- **Komplexität der städtischen Verkehrsplanung und Strassenbau** ist mit dem bestehenden Know-how nicht durch den Kanton zu bewältigen → massive Koordinationsprobleme, administrativer Mehraufwand, wenig lösungsorientiert, Verschlechterung der Verkehrssituation, steigende Kosten



# Revision des Strassengesetzes Überkommunale Strassen...

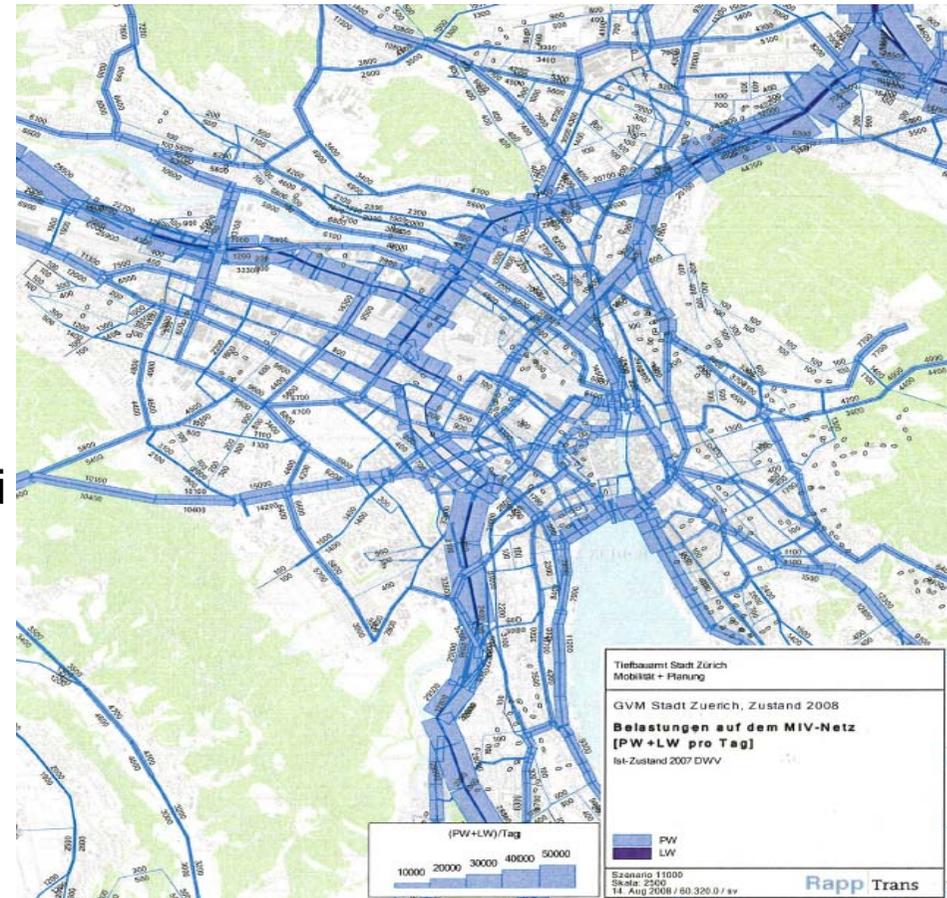
- ... sind **nicht nur reine Durchgangsstrassen**, sondern **auch Lebensräume**, mit den unterschiedlichsten Funktionen (Wohnen, Verkehr, Aufenthalt, Erschliessung, etc.).
- ... sind Orte, an denen viele **wertschöpfungsintensive** Firmen angesiedelt sind. Sie sind somit von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für Stadt und Kanton.
- ... sind komplexe Systeme, deren Bau und Unterhalt mit dem **koordinierten Bauen** möglichst kostengünstig durchgeführt wird.
- ... erfordern eine in jeder Hinsicht **kohärente Gesamtplanung/ Netzsicht**, da sonst die Baukosten erhöht und die Wertschöpfung reduziert werden.



# Revision des Strassengesetzes

## Fundiertes Verständnis für städtische Zusammenhänge nötig

- Vielfältige Mobilitätsanforderungen
- Hochkomplexe und anforderungsreiche Verkehrsplanung
- Sehr sensibles System: minimale Änderungen drängen Verkehr in die Quartiere
- Verständnis und Fachwissen liegt bei der Stadt
- Verkehrs- und bauplanerische Koordination gehört in dasselbe Gemeinwesen



# Revision des Strassengesetzes

## Komplexität der städtischen Infrastruktur (I)

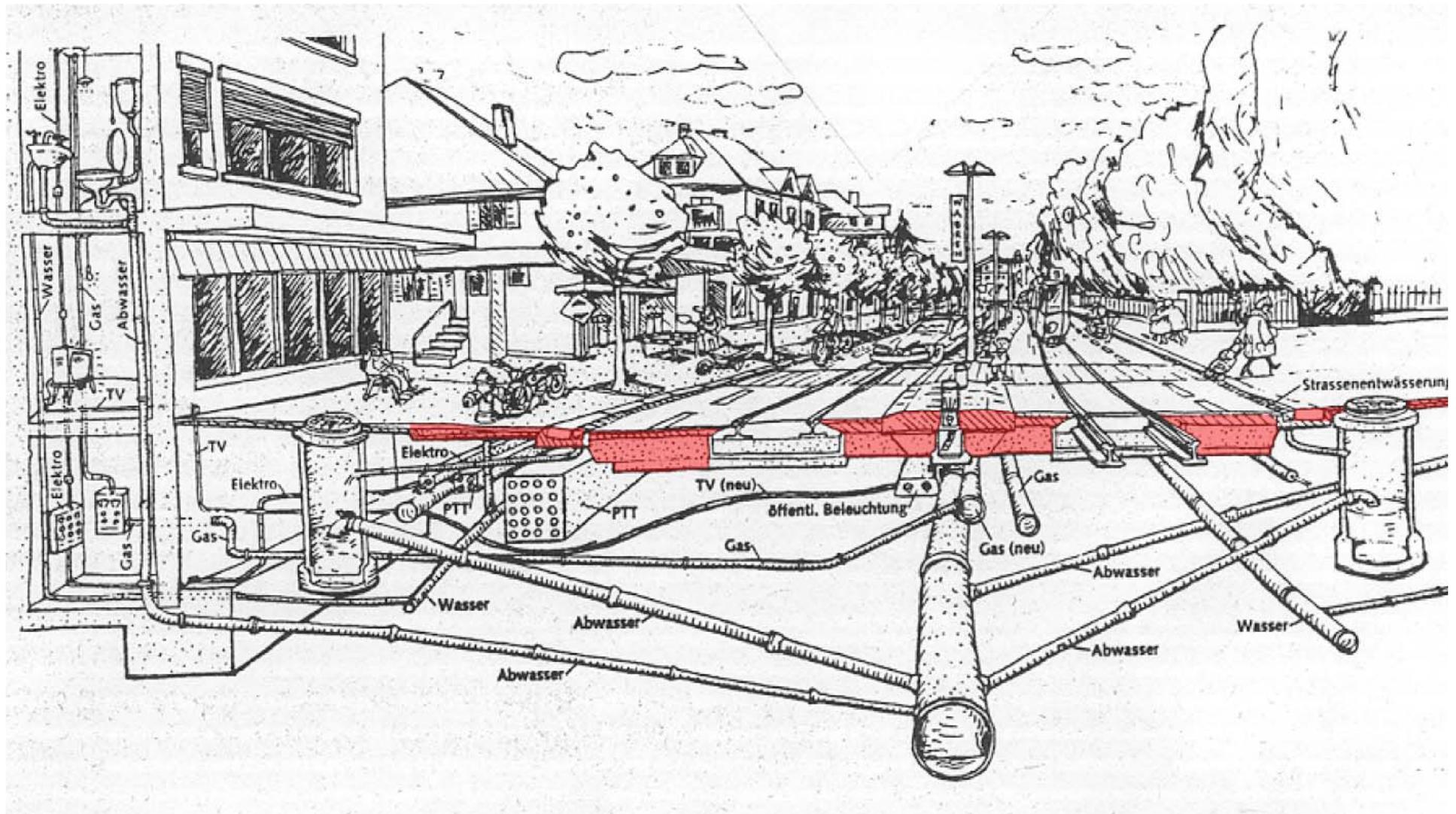


- **1 Mio. Verkehrsteilnehmende pro Tag, 600'000 MIV-Fahrten in/aus Stadt**
- rund 140'000 eingelöste PW's, 160'000 Velos
- ca. 265'000 Parkplätze, davon rund 50'000 auf öffentlichem Grund
- 740 km Strassennetz, inkl. 160 km kantonale Strassen
- ca. 700 Brücken, Uferbauten, Unter- und Oberführungen etc.
- ca. 290 km Stadtnetz VBZ (davon ca. 180km Gleise)
- rund 1'000 km Abwasserkanäle / Röhren
- 1'500 km Wasserleitungen, Telekom-Unternehmen



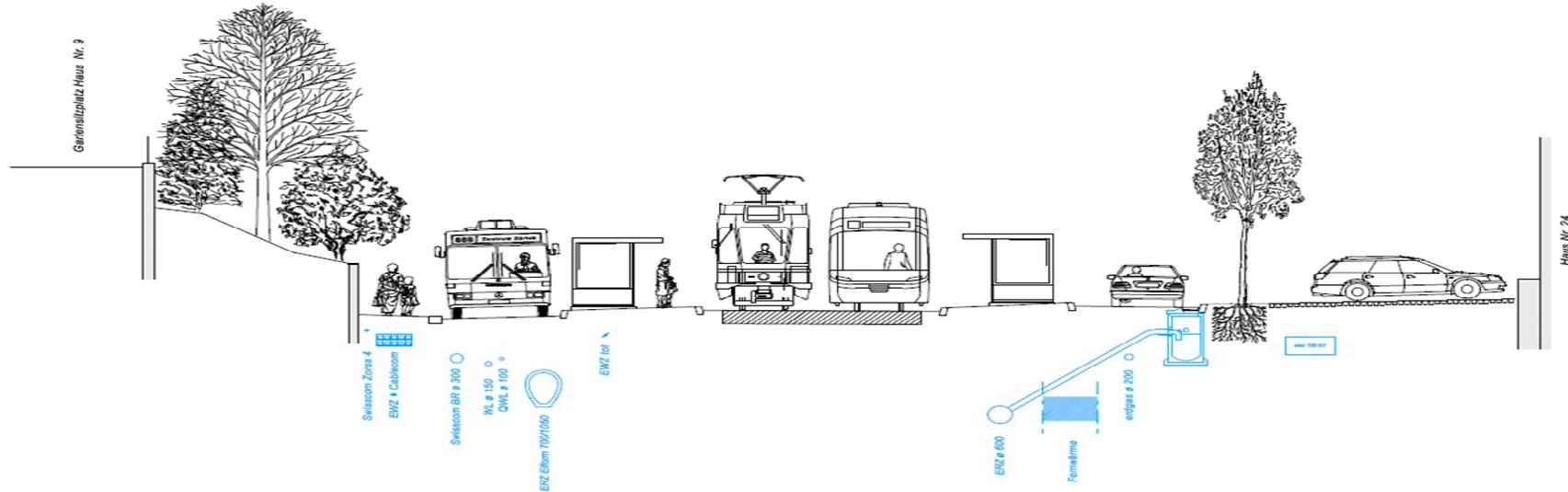
# Revision des Strassengesetzes

## Komplexität der städtischen Infrastruktur (II)



# Revision des Strassengesetzes

## Komplexität der städtischen Infrastruktur (III)



### Ø jährlicher Sanierungsbedarf

	Total	Ø-Lebensdauer	Ø Sanierungsbedarf
Strassen	740 km	ca. 45 Jahre	→ ca. 16 km/Jahr
Kunstabauten	667 Stck.	ca. 65 Jahre	→ ca. 10 Stck./Jahr
Tramgleise	166 km	ca. 20 – 35 Jahre	→ ca. 7 – 8 km/Jahr
Abwasserkanäle	1000 km	ca. 100 Jahre	→ ca. 10 km/Jahr
Wasserleitungen	1500 km	75-100 Jahre	→ ca. 15 km/Jahr
Gasleitungen	580 km	ca. 70 Jahre	→ ca. 8 km/Jahr

# Revision des Strassengesetzes Koordiniertes Bauen in der Stadt Zürich

Bauen im öffentlichen Grund der Stadt Zürich unterliegt rechtlichen, politischen, finanziellen, technischen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen!

Bedürfnisse

Projektkoordination

Planungs- und Bauprozess

Strassen

Kunstabauten

Verkehrsbetriebe, Tram, Bus

Wasserversorgung

Entwässerung

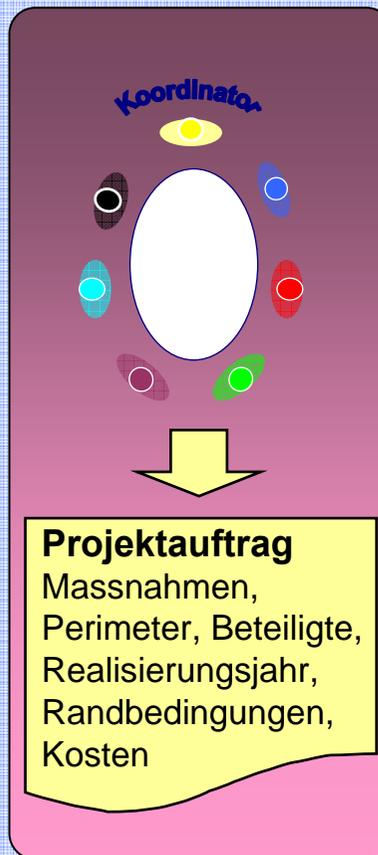
Stromversorgung

Gasversorgung

Telekomm-Versorgung



Stadt Zürich  
Tiefbauamt



viele kombinierte Projekte

Planung / Projektierung / Realisierung

→ Reduktion Immissionen für die Anwohner

→ Reduktion der Verkehrsbehinderungen

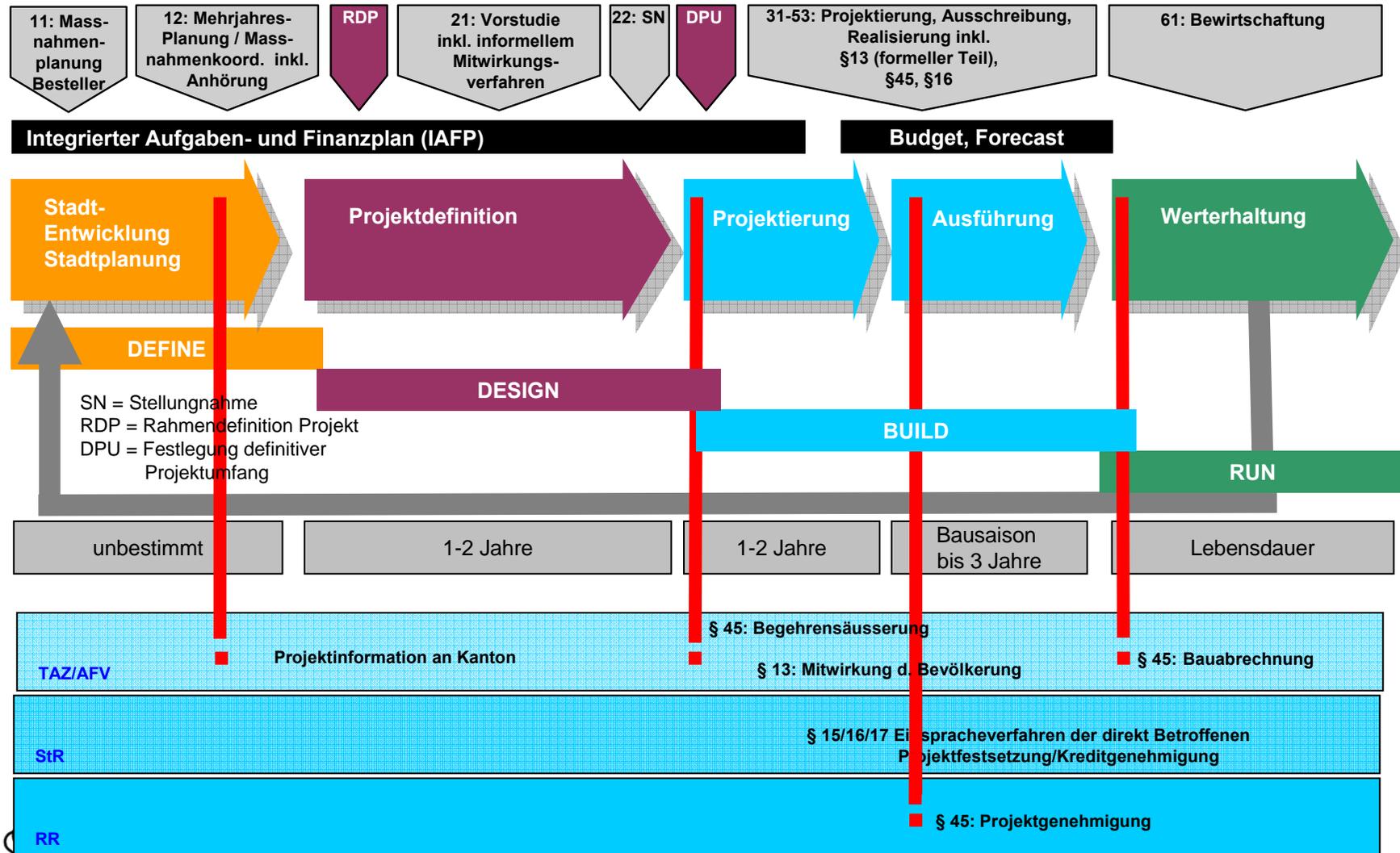
→ Reduktion der Gesamtkosten

wenige Einzelprojekte

Planung / Projektierung / Realisierung

# Revision des Strassengesetzes

## Heutige bewährte Zusammenarbeit Stadt - Kanton



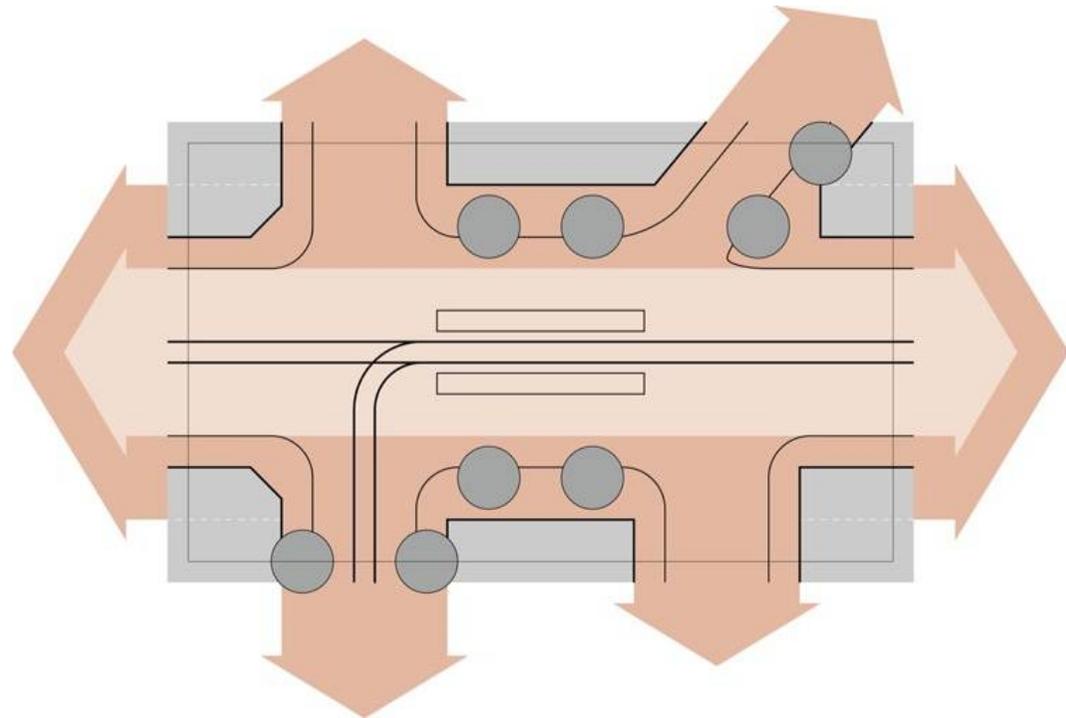
# Bedeutung der kohärenten Planung

## Dominoeffekt

Kohärente Planung erfordert, dass Baumassnahmen an verschiedenen Strassen aufeinander abgestimmt sind. Verzögerungen auf einzelnen Strassen führen via Dominoeffekten zu Verzögerungen bei Bauvorhaben auf anderen Strassen → Dominoeffekt!

### Städtische Gesamtsicht:

Gestaltung, Baustruktur, Erschliessung, kommunaler und überkommunaler Verkehrsfluss MIV/öV/LV, etc. können **nicht isoliert** betrachtet werden!



# Revision des Strassengesetzes

## Zusammenarbeit und Konfliktlösung funktionieren heute sehr gut

- Sie ermöglicht eine selbständige, zielgerichtete und ausgewogene Aufgabenerfüllung
  - effektiver und effizienter Mitteleinsatz
  - Bewältigung der steigenden Komplexität
  - effektive Baukoordination
  - Bautätigkeiten im Rahmen
  - Kosten unter Kontrolle
  - schlanke Abläufe
  - stadtverträgliche Antworten auf die Mobilitätsbedürfnisse
  - Lebensqualität und Wertschöpfung



# Revision des Strassengesetzes: Verlust von Gemeindeautonomie und mögliche finanzielle Konsequenzen

(Stadtrat Martin Vollenwyder, Finanzvorstand)



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

# Revision des Strassengesetzes

## **Städtische Bedürfnisse ungenügend berücksichtigt.**

- **Bedürfnisse der Städte** bei Strategie, Planung, Verkehr, Bau, Unterhalt und Lebensqualität zuwenig berücksichtigt.
- **Komplexität der städtischen Verkehrs- und Bauplanung** ist mit dem bestehenden Know-how nicht durch den Kanton zu bewältigen → **mehr finanzielle und personelle Ressourcen** bei Stadt und Kanton

# Revision des Strassengesetzes

## Verletzung von Gemeindeautonomie und Subsidiarität I

- **Aushebelung der Gemeindeautonomie von Winterthur und Zürich.**  
Der Kanton verfügt heute mit der Festlegung der Pauschalen (für Investitionen in den Strassenverkehr) über einen ausreichenden Entscheidungsspielraum. Mit dem neuen Strassengesetz würden die Städte Zürich „Ausführende“ ohne Mitspracherechte. Die Stadt erhält für ihren Autonomieverluste keinen spürbaren Gegenwert
- **Verletzung des in der Verfassung verankerten Subsidiaritätsprinzips.**  
(Art. 97, Art. 85 KV). Die Stadt verfügt über das notwendige Know-how und die Ressourcen, um Verkehrsplanung, Projektierung, Bau und Unterhalt von Staatsstrassen effizient auszuführen. Die hohe Komplexität vor Ort verlangt, dass wichtige Entscheidungskompetenzen im Sinne der Subsidiarität bei der Stadt liegen, damit die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel effizient eingesetzt werden können.

# Revision des Strassengesetzes

## Verletzung von Gemeindeautonomie und Subsidiarität II

- **Demokratische Legitimation der neuen Strassenfinanzierung** wird durch die Tatsache geschmälert, dass der Kantonsrat, welcher bis heute über den Voranschlag Einfluss auf die Budgetierung aller Strassenprojekte nehmen konnte, neu diesen Einfluss nur noch bei Projektkrediten über 3 Mio. Franken geltend machen kann.
- Die vorliegende Gesetzesvorlage würde dem Stadtparlament **jede Mitsprache entziehen**.

# Revision des Strassengesetzes

## Heutige Verwendung der Pauschalen

Die Stadt Zürich erhält aus dem Strassenfonds (360 Mio. Franken) jährlich rund **40 Mio. Franken**.

Davon werden durchschnittlich

- $\frac{1}{4}$  für Neubauten („**Baupauschale**“) und
- $\frac{3}{4}$  für Unterhalt („**Unterhaltungspauschale**“) aufgewendet.

### **Φ 2002-2008:**

11.7 Mio. für Neubauten; 29.9 Mio. für Unterhalt

### **2008:**

8.1 Mio. für Neubauten; 31.1 Mio. für Unterhalt

→ Ungleichgewicht zwischen dem, was der Kanton über Bau- und Unterhaltungspauschalen zum Verkehrsnetz der Stadt Zürich beiträgt und dem Wertschöpfungsbeitrag der Stadt Zürich.

# Revision des Strassengesetzes

## Finanzielle Konsequenzen (I)

- Die Revision der Strassengesetzes würde **markante finanzielle Konsequenzen** für die Stadt Zürich mit sich bringen.
  - **Signifikante Kostensteigerung zulasten der Stadt - ohne sichtbaren Vorteil oder erkennbaren Mehrwert**
- Neue Strassengesetzgebung wäre verbunden mit:
  - **höheren Planungskosten** durch neue Schnittstellen zwischen der kantonalen und der städtischen Verwaltung
  - **ressourcenintensiven komplexeren Planungsabläufen** (administrativer Mehraufwand)
  - einem erhöhten **kostspieligen Koordinationsbedarf** (laufende Kontrolle, Einreichung von Rechnungen usw.)
  - höheren **Personalkosten**

# Revision des Strassengesetzes

## Finanzielle Konsequenzen (II)

- Änderungen des bestehenden Planungsprozesses **beeinträchtigen die Koordination beim Strassenbau- und -unterhalt**  
→ Kosten für Kanton und Stadt würden um zweistelligen Millionenbetrag steigen
- Betrieb/Unterhalt der Staatsstrassen: Stadt muss neu die **Standards des Kantons** anwenden und notwendige Leistungen (z.B. Strassenreinigung), welche über die kantonalen Standards hinausgehen, selbst finanzieren.

# Revision des Strassengesetzes

## Fazit und weiteres Vorgehen

- Der Stadtrat lehnt die vorgesehene **Strategieplanung** ab, wenn damit die städtische Autonomie für die eigene Strategieplanung aufgehoben wird. Die Stadt ist aber bereit, ihren Anteil zu einer kantonalen Strategieplanung (kooperatives Verfahren) beizutragen.
- Die **Finanzplanung** muss in der eigenen Kompetenz der Stadt bleiben.
- Die **Kompetenzen** bezüglich Projektierung, Bau und Unterhalt bleiben wie bisher bei der Stadt.
- Es besteht aber Interesse, sich dem politischen Dialog zu stellen. Die Stadt Zürich nimmt zur Revisionsvorlage im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses **konstruktiv-kritisch Stellung**.

# Ihre Fragen?



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt