

# Das Auto soll Verfassungsrang erhalten

Eine neue Bestimmung über Strassen weckt alte verkehrspolitische Reflexe

Wird auf einer Staatsstrasse die Kapazität reduziert, ist dafür Ausgleich zu schaffen. Der Satz trennt die politischen Parteien scharf in zwei Lager.

STEFAN HOTZ

Das Zürichervolk entscheidet Ende September über einen neuen Verfassungsartikel, der gemäss Abstimmungszeitung «als Zielvorgabe für die kantonalen Behörden direkt anwendbar» ist. Da drängt sich ein Blick auf den genauen Wortlaut und dessen Entstehung auf. Auslöser war die im Herbst 2014 eingereichte Volksinitiative «Stopp der Ver-

## Strassenartikel

Kantonale Abstimmung vom 24. September 2017

kehrsbehinderung» (Anti-Stau-Initiative). Darin forderte die SVP, dass sich die Leistungsfähigkeit der kantonalen Strassen an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausrichte. Eine Reduktion ihrer Kapazität wäre verboten worden.

Diese absolute Formulierung stiess in den Behörden auf Ablehnung, aber sie machten einen Gegenvorschlag. Der Regierungsrat wollte die Verfassung um den Passus ergänzen, der Kanton Sorge für eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Die Verkehrskommission des Kantonsrats ergänzte dies um den Satz: «Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Umstritten ist nur die zweite Bestimmung. Mit der Verankerung des MIV in der Verfassung hätten die links-grünen Parteien leben können. Der Kantonsrat unterstützte im März jedoch den vollständigen Gegenvorschlag der Kommission mit 120 gegen 52 Stimmen. Zu seinen Gunsten zog die SVP darauf ihre Initiative zurück. Weil es um eine Verfassungsänderung geht, ist die Volksabstimmung obligatorisch.

Die Befürworter aus dem bürgerlichen Lager wollen in der Verfassung für den MIV gleich lange Spiesse schaffen wie für den öV. Auch 22 ehemalige Verfassungsrätinnen und -räte treten für die Vorlage ein. Diese Seite hebt die volkswirtschaftlichen Kosten hervor, die



Alle wollen freie Fahrt. Doch darüber, wie das zu erreichen ist, ist man sich nicht einig.

DOMINIC STEINMANN / NZZ

durch Staus entstehen und die auch das Gewerbe belasten. Zudem weist sie darauf hin, dass sich ein grosser Teil des öV auf der Strasse abspielt. Der neue Verfassungsartikel soll der Bedeutung des Strassenverkehrs Rechnung tragen, der den grössten Teil der Verkehrsleistungen erbringt.

Für die links-grünen Gegner samt GLP und EVP blockiert die Bestimmung eine sinnvolle Verkehrsplanung. Sie fokussieren ihre Kampagne auf gefährdete Schulkinder und befürchten, dass der Ausbau des öV erschwert wird. Sie fürchten nicht nur, dass die Busbevorzugung durch die Steuerung der Lichtsignalanlagen oder separate Fahrspuren erschwert wird. Sie sehen auch Zebrastreifen bei Schulhäusern und Lotsendienst in Gefahr. Weiter erwarten sie eine Flut von Klagen gegen solche Verkehrsprojekte.

Schon in der Vergangenheit war es bei grösseren öV-Projekten Praxis, dadurch ausgelöste Einschränkungen für

den MIV durch gezielte Ausbauten des Strassensystems auszugleichen, so im Fall der Limmattalbahn, deren Bau eben begonnen hat. Auch umgekehrt spielt der Zusammenhang, obschon die neue Bestimmung so nicht formuliert ist. Eine neue Umfahrungsstrasse schafft die Voraussetzung für eine Beruhigung des Verkehrs im Siedlungsgebiet. Das war

## Viel Lärm um wenig Neues

Kommentar auf Seite 11

bei der Zürcher Westumfahrung so und wurde nach der Eröffnung der A 4 auch in den Dörfen des Knonauer Amtes umgesetzt. Fraglich ist, ob Beschwerden gegen Verkehrsprojekte zunehmen werden. So hat der Regierungsrat auch ohne Verfassungsartikel den vieldiskutierten Spurabbau am Utoquai angefochten.

2013 schloss sich das Verwaltungsgericht jedoch der Argumentation der federführenden Stadt an, dass die Aufhebung keinen Rückstau verursache, weil das Lichtsignal vor der «Kronenhalle» die Kapazität im Raum Bellevue bestimme. Der neue Artikel hätte also nichts bewirkt.

Vielen Befürwortern ist vor allem die Politik der Stadt Zürich ein Dorn im Auge. Allerdings ändert die Vorlage, das sagt auch Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (siehe Interview), nichts an der Zuständigkeit von Zürich und Winterthur für die überkommunalen Strassen auf ihrem Gebiet. Die Frage ist Gegenstand mehrerer parlamentarischer Initiativen, die der Kantonsrat schon 2014 vorläufig unterstützte. Eine Verschiebung der Kompetenz bei grossen Projekten hin zum Kanton war zuvor gescheitert, weil die SVP 2011 in einer unheiligen Allianz mit dem rot-grünen Lager im Kantonsrat das revidierte Strassengesetz versenkte.

# «Auch der öV ist auf staufreie Strassen angewiesen»

Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh reagiert auf die Kritik am neuen Verfassungsartikel

Frau Walker Späh, der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird in der Verfassung nicht explizit erwähnt. Vergessen ging er deswegen nicht. Braucht er eine eigene Bestimmung?

Rückblickend ist es für mich unverständlich, dass er in der Verfassung fehlt. Ich erkläre es mit der Geschichte des ZVV, der eine spezielle Verfassungsgrundlage erhielt. Im öV hat man in den letzten Jahrzehnten enorme Anstrengungen getätigt, der Strassenverkehr hinkt hinterher. Im Kanton Zürich konnten wir in den letzten Jahren ausser der Westumfahrung keine grösseren Ausbauten mehr realisieren. Die Volksinitiative war wohl Ausdruck dieser Unzufriedenheit.

Dass viele Strassenvorhaben blockiert sind, liegt aber nicht am fehlenden Verfassungsartikel.

Schon meine Vorgänger Ernst Stocker und Rita Fuhrer setzten sich für leistungsfähige Strassen ein, auch ohne Verfassungsbestimmung. Sie wäre aber auch für künftige Volkswirtschafts- und Baudirektoren eine Verpflichtung.

Umstritten ist vor allem, dass eine reduzierte Kapazität auf einem Strassenabschnitt auszugleichen ist. Hat man nicht genau das bei der Glattal- und der Limmattalbahn beachtet?

Wir arbeiten bereits heute an Lösungen für ein sinnvolles Miteinander von öV und MIV. Der neue Verfassungsartikel würde uns erstmals dazu verpflichten. Die Gegner sagen, dies widerspreche dem Ziel der Raumplanung, den Mehrverkehr vor allem mit dem öV aufzufangen. Dies ist schlicht falsch. Der neue Artikel verlangt lediglich dort Massnahmen, wo Kapazität abgebaut wird. Auch in Zukunft wird nach dem kantonalen Raumplanungskonzept der Mehrverkehr in den urbanen Gebieten in erster Linie via öV abgewickelt. Die Kritiker behaupten, dies bedeute zwingend den Bau neuer Strassen. Auch dies ist falsch. Im Zeitalter der Digitalisierung sind andere Leistungssteigerungen mittels innovativer Verkehrssteuerungen sowie Fahrzeugtechnologien, und somit ohne Beton, möglich.

Besteht die Gefahr, dass die Busbevorzugung gefährdet wird?

Nein, man kann einen allfälligen Verlust an einem anderen Ort ausgleichen, was im Interesse des Gesamtverkehrs liegt. Im Übrigen reden wir nicht über einzelne Randsteine, sondern über einen verfassungsrechtlichen Auftrag. Auf leistungsfähige Strassen sind Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Warentransport, das Gewerbe und die Wirt-



Carmen Walker Späh  
Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin

schaft angewiesen. Dies ist zentral für den Wirtschaftsstandort Zürich. Staus verursachen einen volkswirtschaftlichen Schaden von gut 260 Millionen Franken pro Jahr – alleine im Kanton Zürich. Vergessen wir nicht: Auch der öV ist auf staufreie Strassen angewiesen.

Die Bestimmung ist direkt anwendbar. Wird damit die Mitsprache der Gemeinden eingeschränkt?

In keiner Weise. Die Bestimmung bezieht sich ausschliesslich auf die kantonalen Strassen. Die Gemeinden können ihre kommunalen Strassen weiterhin nach ihren Bedürfnissen bauen, unterhalten und signalisieren. Die Behauptung, künftig seien keine kommunalen 30er-Zonen mehr möglich, was wiederum Kinder gefährden könnte, ist schlichtweg falsch. Wir stehen aber stärker in der Pflicht, bei Kapazitätsreduktionen künftig unsere Strassenbauvor-

haben dem Parlament und der Bevölkerung noch transparenter darzulegen.

Wird der neue Artikel nicht zum Hebel für Rechtsverfahren, der die Planung und Bewilligung von Strassenprojekten noch mehr erschwert?

Die Verfahren sind ohnehin schon kompliziert! Ich kann mir schon vorstellen, dass die Bestimmung in einem Verfahren Thema werden kann. Es ist aber wichtig, dass Zürich als volkswirtschaftlich stärkster Kanton über die entsprechenden Infrastrukturen verfügt.

Schränkt die Vorlage die Zuständigkeit der Städte Zürich und Winterthur für die Strassen auf ihrem Gebiet ein?

Nein, an der heute an die Städte delegierten Kompetenz ändert sich nichts. Zürich und Winterthur sind auch in Zukunft für überkommunale Strassen zuständig. Das Projekt Rosengarten mit einem Strassentunnel und einer neuen Tramverbindung entspricht genau dieser Bestimmung. Es bringt eine Lösung für Schiene und Strasse. Dem Vorwurf, dass der öV zweitrangig würde, widerspreche ich vehement. Ich habe in meiner Amtszeit bewiesen, dass ich mich beherzt für den öV und die Ziele der kantonalen Raumplanung einsetze.

Interview: Stefan Hotz

## Komitee kämpft für Integration

Streit um vorläufig Aufgenommene

vö. · Gegen den Entscheid des Kantonsrats, vorläufig Aufgenommene nicht mehr wie anerkannte Flüchtlinge mit Sozialhilfeleistungen zu unterstützen, haben 26 Gemeinden das Referendum ergriffen. In einem Komitee kämpfen sie für ein Nein zur Änderung des Sozialhilfegesetzes. Es brauche Anfangsinvestitionen, um vorläufig Aufgenommene in den Arbeitsmarkt zu bringen, sagte Urs Wuffli, FDP-Sozialvorsteher von Neftenbach, am Dienstag vor den Medien. Ein 20-Jähriger, der für immer in der Sozialhilfe lande, koste mindestens eine Million Franken bis zur AHV. Laut Raphael Golta, Sozialvorsteher

## Vorläufig Aufgenommene

Kantonale Abstimmung vom 24. September 2017

der Stadt Zürich, ist die Zahl der vorläufig Aufgenommenen nicht wegen falscher Anreize bei der Sozialhilfe, sondern wegen der Konflikte in Syrien und Afghanistan gestiegen. «Wenn wir jetzt nicht in die Integration investieren, so haben diese Menschen ohne Sprachkenntnisse und Qualifikation schlicht keine Chance auf dem Arbeitsmarkt», sagte er. Nicolas Galladé, Winterthurer Stadtrat und Präsident der Städteinitiative Sozialpolitik, erinnerte an die grossen Fluchtbewegungen vor zwei Jahren. Auch dank der Unterstützung der Bevölkerung sei es den Behörden innert zweier Monate gelungen, 200 Asylsuchende unterzubringen. Die noch viel grössere Herausforderung sei aber die Integration dieser Menschen, sagte Galladé, für den die Vorlage im Widerspruch steht zu den Bestrebungen auf Bundesebene, die Bezeichnung «vorläufig» zu ändern und die Hürden bei der Arbeitsintegration zu senken.

## IN KÜRZE

### Baustart für Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen

sho. · Am 4. September beginnen gemäss einer Mitteilung der SBB die Bauarbeiten für das Wendegleis beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Bis im Sommer 2019 schaffen die SBB damit für 30 Millionen Franken die Voraussetzung zur Einführung der neuen S 20. Sie wird mit jeweils drei Zügen am Morgen nach Zürich und abends in Gegenrichtung die stark benutzte S 7 entlasten. Die S 20 hätte ursprünglich ab Dezember 2015 fahren sollen. Ein Rekurs von Anwohnern verzögerte jedoch den Bau des Wendegleises.

### Das obere Tössstal muss auf Halbstundentakt warten

sho. · Die Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Tann-Dürnten können nicht beginnen. Die SBB stecken gemäss einer Mitteilung immer noch in Verhandlungen mit einem privaten Grundeigentümer, weshalb sich die Plangenehmigung verzögert. Der künftige Kreuzungspunkt ist notwendig für einen dichteren Fahrplan. Nun aber verzögert sich im oberen Tössstal ab Bauma bis Rütli die Einführung des Halbstundentaktes auf der S 26.

### 375 Kilogramm Khat am Flughafen beschlagnahmt

(sda) · Zwischen dem 21. und dem 25. August haben die Zöllner am Flughafen Zürich 32 Postpakete mit 245 Kilogramm getrocknetem Khat beschlagnahmt. Die als Tee oder Geschenke deklarierten Sendungen stammten laut einer Mitteilung der Zollstelle aus Südafrika und waren vorwiegend für Nordamerika bestimmt. Im selben Zeitraum wurden zudem rund 130 Kilogramm frisches Khat aus Kenya in Rollkoffern gefunden.