

AUS DEM KANTONS RAT

Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative aufgegleist

Der Kantonsrat hat neben der Fortsetzung der Beratungen zum Gesetz über das Universitätsspital Zürich einen Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative der SVP diskutiert und aufgegleist.



Margreth Rinderknecht
Kantonsrätin SVP
Wallisellen

An der Sitzung vom 13. Februar fuhr der Rat in der Detailberatung des Gesetzes über das Universitätsspital Zürich (USZ) fort. Die Linken stellten verschiedene Minderheitsanträge zu den Aufgaben und Zuständigkeiten des Regierungsrates und des Gesundheitsdirektors im Speziellen. Viel Unterstützung bekam der Minderheitsantrag der linken Ratshälfte, welcher das Baurecht stärker einschränken wollte: «Das Baurecht endet an denjenigen Liegenschaften vorzeitig, welche für die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags sowie des Leistungsauftrags des USZ bzw. für Klinik, Forschung, Lehre und Betrieb nicht mehr benötigt werden. Ein Verkauf der Bauten an Dritte ist ausgeschlossen, Vermietungen der Bauten an Dritte sind in der Investitions- und Immobilienplanung auszuweisen.» «Das Baurecht, welches dem USZ übertragen werden soll, ist bereits in den ersten Paragraphen definiert, der Zweck des USZ ist klar umschrieben», entgegnete der Gesundheitsdirektor an die Adresse der Antragstellenden.

Mit Unterstützung aller Kleinparteien und einer guten Präsenz auf der linken Ratsseite obsiegte der Minderheitsantrag klar mit 88 zu 72 Stimmen. Anschliessend stellte der Ratspräsident das Baurechtsmodell dem Delegationsmodell gegenüber. Ein Teil der Linken gab bekannt, dass sie nun, mit der Annahme des letztgenannten Minderheitsantrages, der Änderung des Universitätsgesetzes zustimmen würden.

Zuwachs in Stadt und Land

ZB. Die Bevölkerung ist in sämtlichen Zürcher Regionen gewachsen, aber unterschiedlich stark. Prozentual am meisten zugelegt haben das Knonaunamt mit 2,3 Prozent und das Glattal mit 2,0 Prozent. Nur wenig gewachsen sind das Weinland mit 0,2 Prozent und der Zimmerberg mit 0,6 Prozent. In absoluten Zahlen liegt die Stadt Zürich klar vorne – vor dem Glattal, dem Raum Winterthur und dem Oberland.

Die Bevölkerung der Kantonshauptstadt ist im vergangenen Jahr um rund 5100 Personen gewachsen. Sie zählt, gemäss der kantonalen Erhebung, neu rund 401 100 Einwohnerinnen und Einwohner und liegt damit wieder über der 400 000er-Marke, was letztmals 1973 der Fall war. Ebenfalls kräftig zugelegt haben Winterthur mit gut 1300 und Opfikon mit knapp 1000 Personen.

Einzelne Fraktionen stellten klar, dass sie am Delegationsmodell festhalten wollten. Die SVP hatte an verschiedenen Fraktionssitzungen Delegations- und Baurechtsmodell kontrovers diskutiert. Ruth Frei (SVP, Wald) hielt, wie bereits in der Eintretensdebatte vor einer Woche, fest: «Mit der neuen Spitalfinanzierung hat sich auch die Verantwortung der Spitäler geändert, bezüglich ihrer Immobilien und deren Unterhalt.

Die SVP stimmt dem Baurechtsvertrag zu, weil wir dem USZ diese Verantwortung über ihre Bauten vollumfänglich übergeben wollen. Wir sind überzeugt, dass Bauherren selbstverantwortlich für den Unterhalt und die Erneuerung ihrer Infrastrukturen zuständig sein müssen.»

Die Verkehrsdiskussion polarisiert

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die SVP-Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung» (Anti-Stauintiative) beraten. Die Kommission lehnt die Initiative zwar ab, legt aber einen Gegenvorschlag vor. Die Initiative will, «dass die Leistungsfähigkeit von Strassen mit überkommener Bedeutung an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet wird, die bestehenden Kapazitäten von Strassen mit überkommener Bedeutung dürfen nicht reduziert werden».

Der Gegenvorschlag will, dass §104, Absatz 2 der Kantonsverfassung wie folgt lautet: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Im Rat entwickelte sich eine lebhaft Diskussion.

Zusammen mit Dübendorf, Kloten, Uster und Küsnacht vereinen die erwähnten Städte die Hälfte des letztjährigen Zuwachses auf sich. In Prozenten zeigt sich natürlich ein anderes Bild: Am meisten gewachsen sind die drei ländlichen Gemeinden Kappel am Albis mit acht Prozent sowie Weiach und Lufingen mit je knapp sieben Prozent.

Aber nicht alle Zürcher Gemeinden sind gewachsen. 37 sind leicht geschrumpft, und drei Gemeinden hatten Ende 2016 exakt gleich viele Einwohnerinnen und Einwohner wie im Vorjahr. Die Gemeinde Maur hat die 10 000er-Marke geknackt und ist damit, statistisch gesehen, zur 30. Stadt des Kantons avanciert.

Aus der Bevölkerungserhebung 2016
des Statistischen Amtes
des Kantons Zürich

Die einen behaupteten, man dürfe keine weiteren Strassen mehr bauen, denn damit nehme lediglich der Verkehr weiter zu. Es gelte, die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und Strassen zu beruhigen, statt auszubauen. Regierungsrat und Kommissionsmehrheit stört an der Initiative, dass die Leistungsfähigkeit der Strassen am motorisierten Individualverkehr gemessen werden soll. Die Linken monierten, dass die Bürgerlichen mit der Initiative bezweckten, dass sich die Regierung in die Verkehrsentwicklung und -planung in den (rot-grünen) Städten einmischen könnte und ihre aktuelle Velopolitik untergraben wollte. Roland Scheck (SVP, Zürich) zeigte als Vertreter des Initiativkomitees die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs für den Kanton Zürich auf. «Die Anti-Stauintiative stellt sicher, dass das Strassennetz so dimensioniert wird, dass der anfallende Verkehr aufgenommen und störungsfrei bewältigt werden kann.»

Christian Lucek (SVP, Dänikon) doppelte nach und meinte. «Der Gegenvorschlag ist ein guter bürgerlicher Kompromiss zur Initiative, wir unterstützen deshalb sowohl Initiative wie Gegenvorschlag. Das Mass ist voll, darum war es auch ein leichtes, die Unterschriften für diese Initiative zu sammeln. Die Stossrichtung ist richtig und spricht sich klar gegen die linksgrüne Verkehrsverhinderungspolitik aus. Es darf keinen weiteren Kapazitätsabbau geben, wenn Strassen bis zum Geht-nicht-mehr beruhigt und behindert werden.» Von weiteren Bürgerlichen wurde kritisiert, dass Einfallstrassen in die Städte mit Fahrbahnhaltestellen und Busspuren oder gar mit Tempo-30-Zonen behindert werden. Auch Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh nahm Stellung zu Initiative und Gegenvorschlag.

«Strassen sind Hauptschlagadern für den Wirtschaftsraum. Auch Busse des öffentlichen Verkehrs profitieren von guten und durchgängigen Strassen. Die Initiative ist aber zu absolut. Der Kanton muss immer eine Abwägung vornehmen zwischen ÖV und MIV, auch aus Gründen des übergeordneten Rechts. Im Gegenvorschlag ist die Rede von Staatsstrassen, dieser Begriff ist klar und unmissverständlich – im Initiativtext hingegen ist die Rede von Strassen mit überkommener Bedeutung, das würde zu unterschiedlicher Interpretation Anlass geben. Die Leistungsfähigkeit des ganzen Netzes steht im Zentrum.

Der Gegenvorschlag führt zu einer stärkeren Gewichtung der Strassen, des ganzen Verkehrsnetzes. Sie stärkt den motorisierten Individualverkehr ohne mit der bisherigen Verkehrspolitik und -planung zu brechen. In der Abstimmung sprach sich eine Mehrheit von 92 zu 70 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage aus. Diese wird in einer späteren Sitzung beraten.

KOMMENTAR ZUR RATSSITZUNG

Etappensieg im Kampf gegen den Stau



Roland Scheck
Kantonsrat SVP
Zürich

Überall wo die Linken und die Grünen an den Schalthebeln sitzen, wird dem Auto der Krieg erklärt. Insbesondere in den Städten wird Verkehrsklassenkampf betrieben. Nach rot-grüner Doktrin sind Autofahrer schlechte Menschen, ÖV-Benutzer und Fussgänger ziemlich gute Menschen und Velofahrer sehr gute Menschen. Diese Weltanschauung schlägt sich direkt in der Verkehrspolitik nieder. Während die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Velos nicht teuer genug sein kann, wird der Autoverkehr hingegen systematisch schikaniert. Beim Autoverkehr wird das zur Verfügung stehende Geld nicht für den Ausbau, sondern für die Reduktion der Strassenkapazitäten eingesetzt. Mit Massnahmen wie Spurabbau, Fahrbahnverengungen, Kapphaltestellen, Abbiegeverbote und Dosierungssystemen wird die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes aus ideologischen Motiven Schritt für Schritt nach unten nivelliert. So entstehen im Kanton Zürich jedes Jahr Staukosten in dreistelliger Millionenhöhe.

Die Delegierten der SVP des Kantons Zürich haben an ihrer Versammlung vom 15. Oktober 2013 entschieden, dass dem Missbrauch im Strassenbau ein Ende gesetzt werden muss und infolgedessen die Lancierung der Anti-Stauintiative beschlossen. Die Anti-Stauintiative verlangt, dass die Leistungsfähigkeit von Strassen mit überkommener Bedeutung an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet ist. Diese Bestimmung stellt sicher, dass die Strasseninfrastruktur so dimensioniert wird, dass die anfallenden Verkehrsmengen störungsfrei aufgenommen und bewältigt werden können. Weiter verlangt die Anti-Stauintiative, dass die bestehenden Kapazitäten von Strassen nicht reduziert werden dürfen. Diese Bestimmung dient dem In-

vestitionsschutz und der Unterbindung von Kapazitätsmindernden Eingriffen.

Sowohl der Regierungsrat wie auch der Kantonsrat lehnen die Anti-Stauintiative aus vorwiegend formalen Gründen ab, anerkennen aber den Handlungsbedarf im Strassenverkehr. Regierung und Parlament haben das Anliegen der Anti-Stauintiative aufgenommen und unterbreiten nun einen Gegenvorschlag, der dem Sinn und Geist der Volksinitiative entspricht. Der Gegenvorschlag schwächt die Anti-Stauintiative in einem Punkt ab, indem in der Verfassung anstatt von «nachfrageorientierter Leistungsfähigkeit» lediglich die Bereitstellung eines «leistungsfähigen Staatsstrassennetzes» verankert werden soll. Hingegen dehnt der Gegenvorschlag die Gültigkeit der Verfassungsbestimmung auf das gesamte Kantonsgebiet aus und macht zusätzlich die Vorgabe, dass eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen sei.

Mit dem Gegenvorschlag des Regierungsrats und des Kantonsrats wird die Anti-Stauintiative der SVP weitestgehend erfüllt. Das Initiativkomitee wird in den kommenden Wochen nun entscheiden, ob die Volksinitiative zurückgezogen werden kann oder aufrechterhalten bleibt. Bei einem allfälligen Rückzug der Initiative untersteht der Gegenvorschlag dem obligatorischen Referendum. Die Volksabstimmung findet voraussichtlich im September 2017 statt.

Die Chancen stehen also gut, dass der Verkehrspolitik der Linken und Grünen demnächst der Riegel geschoben wird. Entweder durch die Anti-Stauintiative der SVP oder durch den Gegenvorschlag von Regierung und Parlament. Verkehrsbehinderung würde damit verfassungswidrig. Allerdings wissen wir seit der Masseneinwanderungsinitiative, dass sich Gutmenschen nicht nur moralisch überlegen fühlen, sondern für sich auch in Anspruch nehmen, über der Verfassung zu stehen. Mit diesem Etappensieg ist also noch nichts gewonnen. Aber der verkehrspolitische Kurs der SVP stimmt.

ROSENGARTENTRAM UND ROSENGARTENTUNNEL

Nutzniesserin Stadt Zürich muss ihren Beitrag leisten

Die SVP nimmt das vom Regierungsrat präsentierte Spezialgesetz zum Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel zur Kenntnis und begrüsst die sonst seltenen Bemühungen für einen ausgewogenen Ausbau von Strasse und Öffentlichen Verkehr.



So soll der Rosengarten aus Sicht des Regierungsrates einst aussehen.

SVP. Ein Vorhaben dieser Grössenordnung bedarf der seriösen Prüfung. Die SVP wird sich im politischen Prozess im Kantonsrat aufmerksam und weiterhin kritisch in die Beratung der Vorlage einbringen.

Denn das präsentierte Vorhaben hat noch diverse Mängel: Die SVP ist überzeugt, dass die Kapazitäten des kommenden Verkehrsaufkommens auf der Strasse nicht im ausreichenden Ausmass berücksichtigt wurden. So dürfte es auf dieser wichtigen Verbindung weiterhin Engpässe und somit Stau geben,

welcher Automobilisten und Anwohner sowie die Produktivität des Gewerbes stark belastet. Die aktuell vorgeschlagene Finanzierung beurteilt die SVP des Kantons Zürich als äusserst fragwürdig.

Der überwiegende Nutzen dieses Milliardenprojekts liegt bei der Stadt Zürich, welche sich lediglich mit einem winzigen Beitrag (4 Prozent) an den Gesamtkosten beteiligt.

Dieser ungenügende Verteilschlüssel muss in den kantonsrätlichen Beratungen zwingend korrigiert werden.

DER AKTUELLE VORSTOSS

Sozialhilfe und vorläufig Aufgenommene

Von der Revision des Sozialhilfegesetzes vom 12. Juli 2010 erhofften sich der Regierungsrat und die Verwaltung eine Verbesserung der Erwerbstätigenquote der sogenannten vorläufig Aufgenommenen. Damals betrug die Quote der Erwerbstätigen gemäss der Weisung des Regierungsrates 42,5 Prozent, was eine Sozialhilfequote von 57,5 Prozent ergibt. Am 1. Januar 2012 ist diese Revision in Kraft getreten. Aus der Anfrage KR.-Nr. 182/2015 geht hervor, dass die Sozialhilfequote am 30. April 2012 69,8 Prozent betrug, was eine Quote der Erwerbstätigen von 30,2 Prozent ergibt.

In diesem Zusammenhang bittet Christian Lucek (SVP, Dänikon) den Re-

gierungsrat mit einer Anfrage um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch war die Sozialhilfequote in den Folgejahren 2013, 2014, 2015 und 2016?
2. Wurden die Ziele der Revision erreicht?

Weiter hat der Regierungsrat in der Abstimmungszeitung eine Gegenüberstellung der Sozialhilfe und der Asylfürsorge publiziert.

Dort hiess es weiter: «Aus dieser Gegenüberstellung ergeben sich Mehrkosten von rund 204 000 Franken monatlich bzw. etwa 2,5 Mio. Franken jährlich».

3. Welchen Betrag kostete die Umstellung auf Sozialhilfe nach Skos in Wirklichkeit bzw. wie viel beträgt die Differenz?

4. Warum hat der Regierungsrat eine falsche Prognose abgegeben?

5. Um welche Haushaltsgrössen handelte es sich in diesen Jahren jeweils bei den vorläufig Aufgenommenen im Kanton Zürich?

6. Wie vielen vorläufig Aufgenommenen im Kanton Zürich wurden in den letzten zehn Jahren Familien-nachzug gewährt? Wie viele waren darunter, die von Sozialhilfe lebten?