


186. Sitzung, Montag, 4. Oktober 2010, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 12255*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 12255*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 12256*
- Nachruf..... *Seite 12256*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

 für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Rolf
 Walther, Zürich *Seite 12257*
3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

 für die aus der Kommission zurückgetretene Regula
 Götsch Neukom
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. [300/2010](#)..... *Seite 12258*
4. Wahl des Präsidiums der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

 für die aus der Kommission zurückgetretene Regula
 Götsch Neukom
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. [299/2010](#)..... *Seite 12259*

5. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission zurückgetretenen Jörg Kündig

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 301/2010 Seite 12260

6. Sofortmassnahmen betreffend PJZ

Postulat von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Raphael Golta (SP, Zürich) und Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) vom 27. September 2010

KR-Nr. 289/2010, Antrag auf Dringlichkeit..... Seite 12260

7. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «SOS für Tixi» (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 1. Juni 2010

4635a..... Seite 12264

8. Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen S-Bahn)

Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010

4675a..... Seite 12291

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

• *Fraktionserklärung der SP zu den Prämien erhöhungen der Krankenkassen..... Seite 12287*

• *Fraktionserklärung der SVP zu den Prämien erhöhungen der Krankenkassen..... Seite 12288*

• *Fraktionserklärung der SVP zum Thema «Ausländerkriminalität» Seite 12289*

– Rücktrittserklärungen

• *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Regula Götsch Neukom, Kloten..... Seite 12320*

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 12322

Geschäftsordnung

Ratspräsident Gerhard Fischer: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [196/2010](#), Geschäftsbeziehungen des Kantons Zürich mit der UBS und CS überdenken
Marcel Burlet (SP, Regensdorf)
- KR-Nr. [197/2010](#), Korruptionsverdacht bei der BVK – Hat die Regierung seit Raphael Huber nichts gelernt?
Jena-Philippe Pinto (CVP, Volketswil)
- KR-Nr. [205/2010](#), Submissionsverordnung BVK / Studie Prof. Martin Jansen
Peter Reinhard (EVP, Kloten)
- KR-Nr. [206/2010](#), Unerklärlicher Reichtum des Dignitas-Gründers
Walter Schoch (EVP, Bauma)
- KR-Nr. [209/2010](#), Tätigkeit und Wirkung der Fachstelle für Gleichstellung von Frau und Mann
Susanne Brunner (SVP, Zürich)
- KR-Nr. [233/2010](#), Fehlende Regelung der Sonderschulung im Kanton Zürich
Corinne Thomet (CVP, Kloten)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Justizkommission:

- **Genehmigung der Gebührenverordnung des Obergerichts (GebV OG)**
KR-Nr. [279/2010](#)
- **Genehmigung der Gebührenverordnung über die Anwaltsgebühren**
KR-Nr. [280/2010](#)

- **Genehmigung der Organisationsverordnung des Verwaltungsgerichts**
KR-Nr. [281/2010](#)
- **Genehmigung der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts**
KR-Nr. [282/2010](#)
- **Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Obergerichts**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [283/2010](#)
- **Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Verwaltungsgerichts**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [284/2010](#)
- **Festsetzung der Besoldungen der Mitglieder des Sozialversicherungsgerichts**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [285/2010](#)
- **Sitz des Baurekursgerichts sowie die Zahl und den Beschäftigungsgrad seiner Mitglieder und Ersatzmitglieder**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [286/2010](#)
- **Sitz des Steuerrekursgerichts sowie die Zahl und den Beschäftigungsgrad seiner Mitglieder und Ersatzmitglieder**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [287/2010](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 184. Sitzung vom 27. September 2010, 8.15 Uhr

Nachruf

Ratspräsident Gerhard Fischer: Nun bitte ich Sie um Ruhe und Aufmerksamkeit, ich habe einen Nachruf zu verlesen, und zwar zum Hinschied des vormaligen Kantonsrates Emil Hiestand, SP, Richterswil. In der vergangenen Woche mussten wir vom Tod des früheren Kantonsrates Emil Hiestand erfahren. Der langjährige SP-Politiker aus Richterswil verstarb am 20. September 2010 im hohen Alter von 95 Jahren.

Emil Hiestand hat unserem Parlament zwischen 1960 und 1967 angehört. Parallel zum Kantonsratsmandat engagierte sich der überzeugte

Gewerkschafter während insgesamt 25 Jahren auch als Gemeinderat von Richterswil.

Nun hat Emil Hiestand auf dem reformierten Friedhof seiner Heimatgemeinde die letzte Ruhestätte gefunden. Ich danke dem Verstorbenen für den wertvollen Einsatz zugunsten unseres Kantons. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Rolf Walther, Zürich

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wir dürfen für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Rolf Walther, Zürich, ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretär Bruno Walliser verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 14. September 2010: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9.

Gestützt auf Paragraph 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 wird verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis II, Stadt Zürich, Kreise 3 und 9, wird für den auf per 30. September 2010 zurückgetretenen Rolf Walther (Liste Freisinnig-Demokratische Partei) als gewählt erklärt:

Leila Feit,
wohnhaft in Zürich.»

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich bitte, die Gewählte eintreten zu lassen.

Leila Feit, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraph 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

Ich bitte, die Tür zu schliessen. Die Anwesenden im Ratssaal und auf der Tribüne erheben sich. Ich bitte den Ratssekretär, das Amtsgelübde zu verlesen.

Ratssekretär Bruno Walliser verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsident Gerhard Fischer: Leila Feit, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Leila Feit (FDP, Zürich): Ich gelobe es.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die aus der Kommission zurückgetretene Regula Götsch Neukom
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [300/2010](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl in die Kommission für Wirtschaft und Abgaben vor:

Angelo Barrile SP, Zürich.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements Angelo Barrile als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihm zu seiner Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl des Präsidiums der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

für die aus der Kommission zurückgetretene Regula Götsch Neukom (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [299/2010](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vor:

Elisabeth Derisiotis, SP, Zollikon.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements Elisabeth Derisiotis als Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

für den aus der Kommission zurückgetretenen Jörg Kündig
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [301/2010](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Wir schlagen Ihnen zur Wahl in die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit vor:

Beat Walti, FDP, Zollikon.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements Beat Walti als Mitglied der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit für gewählt. Ich gratuliere Beat Walti zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Sofortmassnahmen betreffend PJZ

Postulat von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Raphael Golta (SP, Zürich) und Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) vom 27. September 2010

KR-Nr. [289/2010](#), Antrag auf Dringlichkeit

Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon): Das Kantonsrats-Nein zum PJZ-Kredit (*Polizei- und Justizzentrum Zürich*) hat Konfusion ausgelöst und es besteht zügig Klärungsbedarf. Ist das PJZ jetzt gestorben, obwohl es das Volk 2003 bestellt hat? Ist es staatspolitisch überhaupt zulässig, dass der Kantonsrat eine Bestellung des Soveräns sozusagen storniert? Nein, ist unsere Meinung, die Bestellung besteht nach wie vor. Entweder der Kantonsrat liefert oder aber der Besteller be-

stellt ab. Klarheit kann in unseren Augen folglich nur der Souverän schaffen. Da gegen die Verweigerung des Objektkredits leider kein Referendum möglich ist, kann das Volk unserer Meinung nach nur bei einer Aufhebung oder Abänderung des PJZ-Gesetzes nochmals befragt werden.

Der Regierungsrat soll deshalb rasch aufzeigen, was er nun zu tun gedenkt. Die Bevölkerung und auch die betroffenen Amtsstellen sollen rasch wissen, ob nun tatsächlich 60 Millionen Franken versenkt wurden, das Kasernenareal weiter blockiert ist, Hunderte Gefängnisplätze fehlen und Justiz und Polizei weiterhin auf 30 Standorte verteilt arbeiten müssen. Sicher ist: Bis zu einem erneuten Entscheid des Volkes ist zu vermeiden, dass der Scherbenhaufen noch grösser wird. Der Verwaltung muss deshalb klargemacht werden, dass der notwendige gewaltige Sanierungsbedarf in den bisher genutzten Liegenschaften noch etwas auf die lange Bank geschoben werden muss. Weiter muss dafür gesorgt werden, dass das Areal des Güterbahnhofs weiterhin zur Verfügung steht, denn dort wollte das Volk ein PJZ – und nirgends sonst. Wir bitten Sie deshalb um Unterstützung für die Dringlichkeit, sodass wir in Kürze wissen, wie es in Sachen PJZ weitergeht. Besten Dank.

Raphael Golta (SP, Zürich): Mit seinem ablehnenden Entscheid zum PJZ-Kredit hat dieser Rat den Kanton vor zwei Wochen in eine Sackgasse manövriert. Einerseits haben wir ein nach wie vor gültiges PJZ-Gesetz, andererseits weigert sich der Kantonsrat, diesem Gesetz Nachachtung zu verschaffen. Das vorliegende dringliche Postulat zeigt einen gangbaren Weg aus dem Schlamassel auf. Ein referendumsfähiger Beschluss zum PJZ-Gesetz soll es der Zürcher Stimmbevölkerung ermöglichen, sich abschliessend zum Polizei- und Justizzentrum zu äussern.

Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass der Kantonsrat eine Variantenabstimmung vorsieht. Die eine Variante verlagert die Kompetenz für den Objektkredit auf den Regierungsrat, die andere Variante hebt das PJZ-Gesetz auf. Das Volk hätte die Wahl zwischen zwei sauberen Alternativen.

Die Dringlichkeit unseres Anliegens sollte unbestritten sein. Früher oder später ist ein referendumsfähiger Beschluss unausweichlich. Auch die PJZ-Gegner sollten daran interessiert sein, dass dies eher früher als später der Fall ist. Ansonsten lassen sie einen allfälligen

Volksentscheid zur Farce verkommen, da das vorgesehene Gelände dann gar nicht mehr verfügbar ist.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Mit unserer Entscheidung zum PJZ haben wir vor 14 Tagen einen veritablen Scherbenhaufen hinterlassen. Wir beziehungsweise die Mehrheit des Kantonsrates hat ein Vorhaben gestoppt, das vom Volk bereits im Grundsatz genehmigt wurde. Das hat uns nicht gefallen, das ist klar, aber nicht nur, weil wir zu den Befürwortern zählen. Es ist auch eine unklare Situation entstanden und ich bin in den vergangenen Tagen mehrfach mit der Frage angesprochen worden, was denn jetzt sei, ob das PJZ jetzt gestorben sei oder nicht.

Aufhorchen lassen musste auch, dass verschiedene Vertreter des Regierungsrates zu Protokoll gaben, es gebe keinen Plan B. Und so sind verschiedene Vorstösse aus den Reihen des Kantonsrates entstanden sowie dieses dringliche Postulat. Wir müssen dringend wissen, wie es weitergeht. Wir müssen dringend wissen, was der Regierungsrat jetzt zu tun gedenkt. Aus unserer Sicht, aus Sicht der CVP gibt es dazu verschiedene Möglichkeiten. Eine davon zeigen wir auch in einer separaten Parlamentarischen Initiative auf. Dieser Weg könnte einer sein, den wir gehen könnten, nämlich dass letztlich das Volk nochmals entscheidet, was ist, dass das Volk abschliessend über einen neuen Objektkredit oder denjenigen, den wir hier schon einmal hatten. Ob dieser oder ein anderer Weg – wir sind dringend darauf angewiesen, dass der Regierungsrat jetzt das Heft wieder in die Hand nimmt.

Unterstützen Sie die Dringlichkeit deshalb. Besten Dank.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Wie es weitergehen soll in Bezug auf das PJZ muss gründlich geprüft, diskutiert und schliesslich entschieden werden. Dabei darf es keine Denkbarrieren geben. Ob die Regierung nun eine neue Vorlage erarbeiten will, welche unseren Einwänden Rechnung trägt, eine Vorlage also, welche dem Volksentscheid aus dem Jahr 2003 und damit dem PJZ-Gesetz entspricht, muss der Regierungsrat selber entscheiden. Grundsätzlich denkbar wäre eine Variante «Umplanung und Neuplanung des PJZ sichern». Alternativ könnte der Regierungsrat natürlich auch vorschlagen, auf die Zentralisierung zu verzichten und die nötige Infrastruktur dezentral zu realisieren. Bei diesen Szenarien wäre der Weg tatsächlich die Aufhebung des PJZ-Gesetzes.

Nicht einig gehen wir mit der Aussage im Postulat, der Kantonsrat habe beschlossen, das PJZ-Gesetz nicht zu vollziehen. Der Kantonsrat hat vor zwei Wochen einzig beschlossen, dass der Objektkredit nicht genehmigt wird, dass also die damalige Umsetzungsvorlage der Regierung nicht genüge. Heute stellt sich dagegen die Grundsatzfrage, also, ob die Zentralisierung immer noch zweckmässig ist im Lichte der inzwischen erarbeiteten Grundlagen und der heute vorliegenden Informationen.

Wir sind überzeugt, dass der Regierungsrat diese Fragen mit hoher Priorität angeht. Mit der Dringlichkeit einen zusätzlichen Zeitdruck aufzubauen, ist weder nötig noch erwünscht. Wir werden die Situation eh immer wieder diskutieren, in der KPB war das PJZ bereits wieder ein Thema. Und in der Budgetdebatte werden wir uns damit auch befassen müssen. Im Übrigen scheint es uns nicht nötig, dem Regierungsrat den wohlfeilen Rat zu erteilen, keine Präjudizien zu schaffen und sich möglichst alle Handlungsfreiheiten freizuhalten. Not tut nun ein gründliches Studium aller möglichen Handlungsoptionen und ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Beat Stiefel (SVP, Egg): Wir haben am letzten Montag bei der PJZ-Abstimmung nicht über dieselbe Vorlage abgestimmt wie damals das Volk. Die SVP will nun dezentrale Lösungen. Wir wollen kein Moratorium und wir wollen auch nicht auf die lange Bank schieben. Wir sind daher gegen die Dringlichkeit und werden heute auch noch ein eigenes Postulat mit der Stossrichtung Dezentralisierung einreichen. Ich danke Ihnen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Sie kennen meine Meinung. Aber zur Dringlichkeit: Das PJZ wurde dreimal im Grundsatz diskutiert und es wurde im Grundsatz dazu entschieden. Einmal hat der Kantonsrat gesagt: «Wir wollen das.» Einmal hat das Volk gesagt: «Wir wollen das.» Und einmal hat der Kantonsrat mit unheiligen Allianzen gesagt: «Wir wollen knapp nicht.» Damit ist der Scherbenhaufen vorhanden. Wir müssen eine Lösung finden. Entweder gehen wir wieder vors Volk und sagen, dass wir dieses Gesetz nicht mehr wollen. Oder wir lösen es hier selber auf und beerdigen alles. Aber wir haben Handlungsbedarf, der dringlich ist. Daher unterstützen wir die Dringlichkeit.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zum PJZ ist so viel zu sagen, dass es eine Vorlage Fierz war (*Alt-Regierungsrätin Dorothee Fierz*). Sie war unglücklich von Anfang an und das Gesetz ist heute noch gültig. Also sollte der Rat nicht in Hyperaktivität verfallen und jetzt mit Vorstößen versuchen, ein geltendes Gesetz noch zu ändern. Der Ball ist beim Regierungsrat. Der Regierungsrat soll diesen Ball spielen. Es ist nicht eine Sache des Kantonsrates, dem vorzugreifen. Ich möchte Ihnen auch mitteilen, dass die Dringlichkeit, so wie sie Peter Reinhard sieht, nicht gegeben ist. Denn der Scherbenhaufen wurde früher angestellt. Jetzt muss das Ganze einfach wieder aufgegleist werden.

An diesem Postulat ist also nichts Dringliches. Ich würde bitten, dass man auch auf die Kosten schaut – und nicht wieder viel Aktivität entwickelt, damit die Verwaltung noch mehr Unheil anrichten kann.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 84 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «SOS für TIXI» (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 23. September 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 1. Juni 2010 **4635a**

Ratspräsident Gerhard Fischer: Es ist über die Volksinitiative «SOS für TIXI» und einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu beschliessen. Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Eintreten auf den Gegenvorschlag liegt im Ermessen des Rates.

Wir führen zuerst eine Grundsatzdebatte zu Volksinitiative und Gegenvorschlag. Dann stimmen wir ab über Eintreten auf den Gegenvorschlag, Teil B der Vorlage. Falls Sie eintreten, folgt die Detailberatung des Gegenvorschlags. Wenn Sie auf den Gegenvorschlag nicht eintreten, bereinigen wir Teil A der Vorlage mit dem Minderheitsantrag zur Volksinitiative, der die Volksinitiative unterstützen will.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich begrüsse auch die Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees.

Die Volksinitiative verlangt die langfristige Existenzsicherung des Behinderten-Transportdienstes TIXI durch Beiträge des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. Dafür soll das Gesetz über den Personenverkehr (PVG) geändert werden. Für die Beratung dieser Vorlage hörte die KEVU neben der Vertretung des Initiativkomitees auch Vertreter von «ProMobil» und der «Behindertenkonferenz Zürich» an. Nach neun sehr intensiven Sitzungen kam die KEVU zu folgendem Ergebnis:

Erstens: Sie lehnt in Übereinstimmung mit dem Antrag der Regierung die Initiative einstimmig ab. Der Initiativtext ist widersprüchlich. Die Höhe der Unterstützung beträgt gemäss Initiativtext 0,25 Prozent des Gesamtaufwands des ZVV, was rund 1,75 Millionen Franken entspricht. Der ZVV bezahlt jedoch bereits jährlich 6 Millionen Franken an die Stiftung ProMobil, welche die ergänzenden Behindertentransporte im Kanton Zürich heute effizient plant und organisiert. Diese 6 Millionen Franken könnten gemäss einem Rechtsgutachten bei Annahme der Initiative nicht mehr geleistet werden. Die Konsequenz wäre ein unerwünschter Leistungsabbau für die Zielgruppe. Die Behindertenorganisationen selber erkannten in der Zwischenzeit diese Problematik der Initiative.

Die Verankerung im PVG und die Verpflichtung des ZVV zur Finanzierung sind nicht richtig. Der ZVV ist zuständig für den öffentlichen Verkehr. Im Rahmen dieses Auftrags hat er dem Zugang von Behinderten Rechnung zu tragen, ein möglichst hinderungsfreier Zugang zum ÖV muss gewährt werden. Die TIXI-Initiative bezieht sich inhaltlich nicht auf den öffentlichen Verkehr, sondern es geht um eine privatverkehrliche Ergänzung zum öffentlichen Verkehr für Leute, die den ÖV gar nicht nutzen können.

Zweitens: Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wünscht einen Gegenvorschlag und akzeptiert als Grundlage dafür den Vorschlag des Regierungsrats, der aufgrund der Schwächen der Initiative seinerseits bereits einen Gegenvorschlag in die Vorlage 4635 eingebracht hatte. Der Gegenvorschlag soll zum einen die bestehende, kantonsweite Lösung mit ProMobil für die Zukunft sichern. Dafür soll ProMobil Kostenanteile vom Kanton erhalten, soweit dieser Transpor-

te für diejenigen Behinderten zur Verfügung stellt, die den ÖV nicht nutzen können. Man macht so einen Wechsel vom Personentransportgesetz, PVG, ins Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen, IEG. Zum anderen nimmt der Gegenvorschlag das Anliegen der Initiative auf und schafft die Möglichkeit, weitere gemeinnützige, private Transportunternehmen wie etwa TIXI finanziell zu unterstützen. Der Regierungsrat legt die Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung fest. Organisationen, die eine Unterstützung beantragen, haben dabei gewisse Auflagen zu berücksichtigen, etwa die bei Pro-Mobil gültigen Vermögens- und Einkommensgrenzen sowie einen Rahmen für die Anzahl Fahrten.

Die Mehrheit der Kommission möchte den Gegenvorschlag der Regierung nun so modifizieren, dass bezugsberechtigte Personen im AHV-Alter nicht verhältnismässig schlechter gestellt werden. Der Gegenvorschlag soll deshalb im Einvernehmen mit dem Regierungsrat folgendermassen abgeändert werden: Die Einkommens- und Vermögensgrenzen, bis zu denen einer mobilitätsbehinderten Person Fahransprüche zustehen, sollen sich für Personen im AHV-Alter an den Regelungen der Wohnbauförderung orientieren. Das Festschreiben eines Gleichstellungsanspruches wird von diesem Teil der Kommission abgelehnt, zumal Einschränkungen im selben Gesetz oder in einer Verordnung dann eigentlich nicht mehr möglich sind und der Privattransport von Menschen mit einer Behinderung faktisch unbeschränkt zu unterstützen wäre.

Eine Minderheit der Befürworter der Kommission möchte zusätzlich festhalten, dass sich der individuelle Transport mobilitätsbehinderter Personen an der Gleichstellung zu orientieren hat. Nach Meinung dieser Minderheit haben mobilitätsbehinderte Personen grundsätzlich denselben Anspruch auf Mobilität wie nicht behinderte, das heisst ohne Einschränkung durch finanzielle Rahmenbedingungen und Fahrtenkontingente. Diese Minderheit lässt allerdings die Einschränkungen bezüglich Einkommens- und Vermögensgrenzen in § 22 stehen. Sie konnte oder wollte den drohenden Widerspruch der Bestimmungen in den Vorberatungen nicht wirklich klären.

Eine weitere Minderheit der Kommission befürwortet den ursprünglichen Gegenvorschlag der Regierung. Er wird als ausgewogen taxiert und unterstreicht die Bestrebungen, den behindertengerechten Zugang zum ÖV zu verbessern.

In meiner Rolle als Präsident der vorberatenden Kommission empfehle ich Ihnen, den Mehrheitsantrag der Kommission anzunehmen. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz ist die öffentliche Hand gehalten, soweit nötig und wirtschaftlich zumutbar, einen behinderungsfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr zu gewähren. Viele Massnahmen auf Stufe Bund, Kanton und Gemeinde sollen bis 2014 ein Grundnetz schaffen, um dem Gesetz auch nachhaltig Wirkung zu verschaffen. Millionenbeträge sind zwischenzeitlich in Infrastruktur, sprich Haltestellen, in Rollmaterial, Niederflurfahrzeuge, Niveaueingänge et cetera sowie Verkaufssysteme, Automaten et cetera geflossen. Niemand in diesem Saal will die Anstrengungen in Abrede stellen, nur wenige – ausser den Nutzern – haben alle Änderungen bis ins kleinste Detail wirklich bemerkt. Oder sind Ihnen die kleinen Plaketten in Blindenschrift an den Haltestangen nahe der Eingangstüren der S-Bahn oder bei den Treppengeländern an Auf- und Abgängen im Hauptbahnhof ein Begriff? Sind Ihnen auch schon die zwei über- beziehungsweise untereinander angebrachten Türtasten am Rollmaterial oder die tiefen Touch Screens an Automaten aufgefallen? Sogar die Rampe zum Bock des Ratspräsidiums in diesem Saal ist ein Beispiel.

Aber zurück zur Initiative. Das Grundnetz des ZVV wird behindertengerecht ausgebaut. Die zusätzlichen Fahrdienste sind eine Ergänzung dazu und nicht das Hauptanliegen des Kantons. Dass es diese Angebote von verschiedenen Trägern auch braucht, ist unbestritten. Nur, einer der Anbieter in diesem Kontext ist TIXI und dieser Verein hat nicht nur prominente freiwillige Fahrer, zum Beispiel ehemalige Regierungsräte, sondern auch Finanzierungsprobleme. Das aus Mitgliederbeiträgen und Spenden finanzierte TIXI-Angebot deckt auch nicht den ganzen Kanton ab. Nun hat dieser Verein eine Volksinitiative erfolgreich eingebracht und von ihrer Delegation auch recht fordernd in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vertreten. «SOS für TIXI» ist ein auf den ersten Blick hervorragender Name. Dieser könnte durchaus auch beim Stimmvolk in einer allfälligen Abstimmung Unterstützung finden. Jedoch gilt es, die Fakten auf den Punkt zu bringen.

Der Initiativtext ist widersprüchlich. 0,25 Prozent des Gesamtaufwands des ZVV wären 1,75 Millionen Franken. Heute zahlt der ZVV

bereits 6 Millionen Franken an ProMobil. Bei einer Annahme in der Abstimmung hätten also die anderen Anbieter einen Totalverlust und die entsprechenden Angebote wären verloren. Es ist durchaus sinnvoll und angebracht, dass es verschiedene Anbieter gibt, die Transportmöglichkeiten für mobilitätsbehinderte Personen anbieten. In der Verordnung ist geregelt, wer wie viel Geld erhält. Tixi bekommt respektive bekam nichts, weil man die gestellten Anforderungen nicht erfüllen konnte oder wollte. Tixi befördert nur Mitglieder. Aus Erfahrungen meines Ratskollegen John Appenzeller weiss ich, dass TIXI sich stur gestellt hat und Nichtmitglieder nicht mal gegen einen Mehrpreis befördert hat. Diese Sturheit und Unflexibilität und auch die nicht gerade konsensvolle Strategie von TIXI hat wohl auch dazu geführt, dass man vermehrt Spenden benötigte und auch regelmässig dazu aufgerufen hat. Innovative Ideen, wie zum Beispiel das Sponsoring der Fahrzeuge, trafen genauso auf taube Ohren wie der Vorschlag, dass man miteinander statt gegeneinander arbeiten sollte. Deshalb und weil die «SOS für TIXI»-Initiative nur auf TIXI ausgerichtet ist, lehnt die SVP diese Initiative ab.

Der Gegenvorschlag der Regierung ist ausgewogen und für alle ein gangbarer Weg. Wenn zugleich auch gewisse kleine Differenzen bestehen, welche von den Behindertenverbänden nicht gern gesehen werden, denke ich, dass wir diesem unverändert zustimmen sollten. Der Gegenvorschlag ist eine gute Lösung für alle Beteiligten. Die kleinen Differenzen betreffen nur den Teil der Vermögensregelung für sogenannte Besserverdienende. Der Gegenvorschlag des Regierungsrates sichert die Zukunft und macht einen Rückzug möglich, wenn das Netz des ZVV ausgebaut – also voll ausgebaut – und behindertengerecht umgesetzt worden ist. Bitte stimmen Sie mit der SVP-Fraktion für den Gegenvorschlag und lehnen Sie die Initiative ab. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Heute erleben wir einen historischen Moment. Der historische Moment, seine Auslegung heisst: Wir fragen nicht mehr, ob die Von-Tür-zu-Tür-Fahrdienste für Personen mit einer Behinderung überhaupt gesetzlich geregelt werden sollen, die Fragestellung ist nicht «ob», sondern «wie». Heute haben wir die Möglichkeit, kleinste Schritte oder wirklich eine deutliche, korrekte Verankerung gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz zu machen.

Über die Ausführung, ob und wie die «SOS für TIXI»-Initiative gekommen ist, darüber haben meine Vorredner gesprochen. Wir dürfen hier nicht über den Verein TIXI und über – das kann man sagen – seine gewissen kleinen Fehlleistungen sprechen. Was aber «SOS für TIXI» gemacht hat: Sie hat ein wesentliches Thema aufgenommen und uns angesprochen und uns dazu angespornt, dass wir diese Initiative interpretieren. Die Interpretationen, wie wir die Fahrdienste für Personen mit einer Mobilitätsbehinderung gewährleisten können, diese wesentliche «Von-Tür-zu-Tür-Dienstleistung» und nicht nur die Infrastrukturausbauten, sind der Inhalt dieser Vorlage.

Der Regierungsrat macht in seinem Vorschlag zwei Sachen, die wir vonseiten der SP sehr problematisch finden. Einerseits sollen das Behindertengleichstellungsgesetz – es ist ein Querschnittsgesetz – und alle Teile unserer Gesellschaft dazu beitragen, dass Personen mit einer Behinderung, ob es eine Mobilitätsbehinderung oder sonst eine ist, Zugang zu einem lebendigen, selbstbestimmten, autonomen Lebensstil haben und diesen auch ausüben können. Deshalb ist der Vorschlag, dass man ursprünglich das Gesetz beim Personenverkehrsgesetz angesiedelt hat, zentral und wichtig. Denn es ist auch eine Fragestellung, dass man ihr die Thematik und Wertschätzung des Personenverkehrs gibt und nicht nur immer in die Fragestellung und Thematik der Sozialhilfe. Na, à la bonheur, wir haben nun mal einen Gegenvorschlag und der Gegenvorschlag ist auch keine Gleichstellung im Sinne des Gesetzes und im Sinne unserer Verfassung. Heute früh haben wir eine neue Person in den Rat eingeladen oder, besser gesagt, aufgenommen, die auch auf die Kantonsverfassung gelobt hat. Dort finden wir die unbeschränkte Gleichstellung aller Personen, egal, welchen Geschlechts, welcher Herkunft und welcher körperlichen und geistigen Verfassung diese Personen sind. Wollen wir diese Verfassung hier und heute vergessen? Nein, wir haben die Verpflichtung, Personen, die eine Mobilitätsbehinderung haben, auch als gleichgestellte Personen unserer Gesellschaft aufzunehmen und wahrzunehmen. Wir dürfen ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht plötzlich mit Fahrtenbeschränkungen auf 47 einschränken und wir dürfen nicht plötzlich sagen, eine Person, die ein höheres Einkommen hat, sollte mehr bezahlen. Wenn Sie jeden Morgen ins Tram, in den Bus oder in die Bahn steigen, wird ja auch nicht gesagt «Zeigen Sie mal Ihren Steuerausweis, Sie bezahlen jetzt mal ein bisschen mehr». Für Personen mit einer Mobilitätsbehinderung ist das anscheinend Usanz, das darf man machen. Das zeugt von einer gewissen Attitüde dieser Personengruppen, die doch

10 Prozent unserer Gesellschaft ausmachen, und ist immer noch archaisch verankert im 19. Jahrhundert, wo man die Personen sozusagen gehätschelt und mit freiwilligen Diensten von einem Ort zum nächsten Ort transportiert hat, wenn überhaupt.

Item, was aber gut ist und heute nochmals ein historischer Moment: Wir haben endlich etwas Biss festgelegt in einem Gesetz. Dies begrüsst die SP. Was wir aber nicht begrüssen, sind die Beschränkung und die Auslegung. Mit Thea Mauchle wird eine sehr stark Betroffene uns mit sehr deutlicher Stimme sagen, was das auch heisst aus Sicht einer Person, die diese Autonomie, diese Selbstbestimmung in unserer Gesellschaft auch will. Ich kann nur sagen: Der erste Schritt ist gemacht. Der Weg ist länger und wir müssen ihn gehen. Das Produkt des ProMobil, das heute so gelobt worden ist, deckt einen Teil des Angebotes ab, ist eine Stiftung, die nicht alle Vereine aufnimmt. Hier müssen wir auch auf eine bessere Öffnung hinarbeiten. Ich begrüsse sehr, dass auch die Behindertenkonferenz des Kantons Zürich seit letztem Jahr eine IG Fahrdienst eingerichtet hat. Diese IG Fahrdienst soll nicht nur eng mit dem ZVV zusammenarbeiten, wie die Angebote anschauen, sie soll auch Standards setzen und schauen, dass die Dienstleistungen für Personen mit einer Behinderung über den Kanton gleich und gut sind. Es hat sich gezeigt, dass durch die demografische Verschiebung ein erhöhter Anteil von Personen über dem AHV-Alter auch den gleichen Anspruch von Autonomie und Selbstbestimmung haben will und dass wir auch hier eine Verpflichtung haben, diese Personen zu transportieren. Diese Thematik wird uns nicht von heute auf morgen verlassen. Sie wird akuter werden. Von daher ist der heutige Schritt ein kleiner oder er ist noch nicht vollständig. Ich bin überzeugt, dass wir vonseiten der Behindertenkonferenz oder vonseiten der verschiedenen Behindertenorganisationen auch weitere Vorstösse bekommen und in Zukunft uns wieder mal mit dieser Thematik auseinandersetzen werden.

Die SP stimmt dem Gegenvorschlag zu und wird einen Minderheitsantrag zur Thematik «Gleichstellung» stellen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): TIXI hat wie manche andere private Organisation im Bereich des Behindertenwesens, und hier speziell im Bereich des Behindertentransportes, grosse Verdienste. Private haben sich zusammengeschlossen, um ein Angebot auf die Beine zu stellen, die die öffentliche Hand nicht zur Verfügung gestellt hat. Das

ist an sich in unserer Demokratie kein unüblicher Vorgang. Was auch unseren Gepflogenheiten respektive den Realitäten entspricht, ist, dass solche Vereinigungen oft – zu oft – in Schwierigkeiten geraten und dann die öffentliche Hand um Hilfe angehen müssen. Das hat TIXI als einzige Organisation in diesem Bereich mit einer Volksinitiative erfolgreich getan.

Leider hat diese Volksinitiative massive Nachteile gerade für die Organisation, die Initiative eingereicht hat. Sie ist – der Kommissionspräsident hat es Ihnen vorgerechnet – in hohem Masse kontraproduktiv. Die Anpassung des Gesetzes für den Personenverkehr mussten wir in der KEVU ablehnen; dies deswegen, weil dieses Gesetz nicht mit dem Anliegen, welches die Initiative vertritt, überfrachtet werden kann. Dafür hat der Bund die Grundlage geschaffen und wir haben es im Kanton übernommen mit dem IEG die Basis zu schaffen, um Behinderteneinrichtungen gleichgestellt zu behandeln. Der Gegenvorschlag stützt sich denn auch richtigerweise auf das IEG. Die Kommission ist ihm in dieser Argumentation grossmehrheitlich gefolgt.

Die Anpassung des IEG ist insbesondere auch deshalb notwendig, weil eine Dachorganisation, die verschiedene Einrichtungen für den Behindertentransport zusammenfasst, die ProMobil – meine Kollegin Regine Sauter wird noch mehr dazu sagen können als deren Präsidentin –, mit dem Sozialamt eine Vereinbarung getroffen hat, um die nötige Finanzierung für sozial schwächere Menschen mit Mobilitätsbehinderung sicherzustellen. Das ist eine wichtige Massnahme. Wir schaffen mit der Verabschiedung des Gegenvorschlags eine gesetzliche Grundlage und damit die Basis für eine dauerhafte Finanzierung der in der ProMobil zusammengefassten Mobilitätseinrichtungen für Behinderte.

Die Kommission hat eine Verbesserung des Vorschlags der Regierung vorgenommen, um Menschen im Pensionierungsalter nicht aus dem bezugsberechtigten Kreis auszuschliessen. Das scheint uns ein wesentlicher Vorteil der Fassung der KEVU zu sein. Die FDP wird deshalb die Initiative ablehnen, weil sie kontraproduktiv ist, und wird andererseits dem Gegenvorschlag der Regierung mit dem Antrag der KEVU zustimmen. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Vorab eine Bemerkung zum Verein TIXI. Der Verein TIXI ist wie viele andere Organisationen entstanden, weil beherzte Menschen in Eigeninitiative einfach mach-

ten, statt auf den Staat zu warten. Das finden wir nicht nur bei Organisationen für Menschen mit einer Behinderung, das finden wir in verschiedenen Bereichen des öffentlichen Lebens. Aber gerade bei den Anliegen von Menschen mit Behinderung ist es fast die Regel, dass Privatinitiative am Anfang stand. Ihnen und allen Engagierten in einem Verein sei an dieser Stelle gedankt. Sie haben mit ihrer Initiative die Diskussion weitergebracht. Wir müssen Ihre Initiative trotzdem ablehnen, die Gründe wurden schon mehrfach genannt.

Ich bin zuversichtlich, dass wir für den Gegenvorschlag eine klare Mehrheit finden werden. Ich möchte Sie deshalb schon an dieser Stelle bitten, die Initiative nach Ablauf der Referendumsfrist zurückziehen. Sie ist leider kein Pfand für eine noch bessere Vorlage, dafür hat sie ganz einfach zu viele Mängel. Ich möchte aber auch die SVP bitten, den Entscheid des Kantonsrates zu akzeptieren.

Im Artikel 11 der Kantonsverfassung steht klipp und klar, dass niemand diskriminiert werden darf, auch nicht wegen einer körperlichen oder psychischen Behinderung. Mit der Annahme dieses Gegenvorschlags machen wir bei der Umsetzung der Grundrechte einen Fortschritt. Es ist kein grosser Sprung, aber es ist ein rechter Schritt vorwärts, nicht einfach nur ein kleiner. Ich möchte die aktuelle Situation am Beispiel eines Bekannten von mir schildern. Dieser junge Erwachsene wohnt in Dielsdorf in einer Aussenwohngruppe. Er ist auf den Elektrorollstuhl angewiesen. Der Transport an seinen Arbeitsplatz ist gut organisiert. Er arbeitet in einer geschützten Werkstatt für einen bescheidenen Lohn. Dieser junge Mann liebt Sport. Er ist Mitglied einer Behindertensportgruppe, welche in Rümlang Gastrecht geniesst, und besucht diese regelmässig. Dafür braucht er sein ganzes Kontingent an ProMobil-Gutscheinen. Nun, er liebt auch Eishockey, er mag die Atmosphäre in der Kunsteishalle, wenn es dort zur Sache geht. Dafür reichen seine Gutscheine von ProMobil nicht mehr. Der Bahnhof Dielsdorf ist angeblich behindertengerecht ausgebaut, aber wenn Sie die Verhältnisse dort kennen, dann ist so eine Aussage einfach ein Hohn. Und was die SBB unter behindertengerechtem Ausbau sich vorstellen, ist ebenfalls ein Hohn, und das sei an dieser Stelle auch wieder einmal wiederholt. Wenn dieser junge Mann also einige Male im Jahr an einen Match will, dann ist er auf den Transport und Betreuerinnen und Betreuer der Aussenwohngruppe angewiesen. Dort hat insgesamt ein Stellenabbau stattgefunden, sodass eine individuelle Begleitung die Ausnahme ist. Sie sehen an diesem Beispiel, dass ProMobil zwar eine gute Sache ist, aber die Mittel, welche ProMobil

zur Verfügung stehen, sind einfach zu gering; das hat eben auch mit Sparmassnahmen zu tun.

Auch wenn es viel zu langsam geht, werden viele Hindernisse für Mobilitätsbehinderte weggeräumt. Das ist gut so. Wir haben aber auch eine zunehmende Zahl von Hochbetagten, welche auf einen Haus-zu-Haus-Transport angewiesen sind. Da reden wir dann nicht mehr darüber, ob diese den ÖV oder den MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) benützen können. Sie können es ganz einfach nicht mehr und sind auf ein Taxi angewiesen. Wir haben den Gegenvorschlag des Regierungsrates in einem kleinen Punkt geändert, das heisst, eigentlich geändert haben wir sie nicht, wir haben sie nur präzisiert, und zwar so präzisiert, wie es der Regierungsrat in der Weisung, in den Erwägungen skizziert hat. Indem wir einen Verweis auf die Regelung bei der Wohnbauförderung machen, bekommen wir für die zunehmende Zahl Mobilitätsbehinderter im AHV-Alter eine Grenze, die uns zumindest nicht die Schamröte ins Gesicht treiben muss.

Eine Mehrheit der Grünen Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler, welcher das Wort «angemessen» streichen will. Eine Minderheit der Grünen ist der Meinung, dass es im Moment wichtiger ist, Gelder in die Beseitigung von Hindernissen zu investieren. Invalidität oder Alter sind Gott sei Dank kein Synonym mehr für Armut. Die Grünen werden die Initiative ablehnen, dem Gegenvorschlag zustimmen und mehrheitlich den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich spreche zu allen Anträgen. Die CVP unterstützt die Anträge der Kommissionsmehrheit. Wir wissen, dass wir es mit einem emotionalen Geschäft zu tun haben. Wir lassen uns aber nicht in eine Ecke drängen, wenn wir zum Beispiel den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler und Peter Anderegg ablehnen. Dies ist kein Bekenntnisantrag für oder gegen die mobilitätsbehinderten Personen.

Die Initiative «SOS für TIXI» hat ein echtes Problem aufgegriffen. Wir anerkennen auch den wertvollen Einsatz von TIXI, nicht zuletzt die Freiwilligenarbeit der Transportierenden. Allerdings kam TIXI mit einer der ungeschicktesten Initiativen daher, wofür im Kanton Zürich je Unterschriften gesammelt wurden. Diese Initiative würde den mobilitätsbehinderten Menschen weit weniger Geld zusprechen als heute. Da fragt es sich, ob die heutige Vorprüfung von Volksinitiativen aus-

reicht. Meine persönliche Meinung ist ohnehin, dass die Volksrechte im Kanton Zürich zu tiefe Schwellen haben. Wegen häufiger Mängel belasten sie zunehmend die Parlamentsarbeit, noch mehr die Kommissionsarbeit. Sie haben ja gehört, wie viele Sitzungen wir da abgesessen sind. Die gleiche Frage stellt sich übrigens nächstens beim Konstruktiven Referendum.

Es ist für die CVP klar, dass Behinderungen von mobilitätsbehinderten Personen sowohl beim ÖV als auch beim individuellen Verkehr reduziert werden müssen. Beim ÖV wäre aber vorerst der Bund gefordert, grössere Bahnhöfe im Kanton Zürich behindertengerecht umzubauen. Im Vergleich zu anderen Kantonen werden da nicht bloss mobilitätsbehinderte Personen, sondern wird der ganze Kanton Zürich diskriminiert. Ganz erstaunt ob der Zurückhaltung des Bundes bin ich aber nicht. Aus dem Kanton hätten ja freiwillig und überflüssigerweise über 500 Millionen Franken nach Bern geschaufelt werden müssen. Glücklicherweise ist diese Initiative (*Volksinitiative «Schienen für Zürich»*) bachab gegangen.

Für die CVP ist klar: Es gibt keine absolute Gleichstellung für mobilitätsbehinderte Personen – nicht nur für diese. Für den ÖV wäre dies ruinös, ja sogar kontraproduktiv. Bei absoluter Gleichstellung müssten wahrscheinlich die meisten Anlegekanten im Kanton höher gebaut werden. Es würden dann neue Behinderungen entstehen, vor allem für Betagte und für Eltern mit Kleinkindern. Die Orientierung an der Gleichstellung, wie der Minderheitsantrag es verlangt, könnte zu endlosen Forderungskaskaden und Rechtsstreitigkeiten führen. Bei dieser Initiative und dem Gegenvorschlag geht es aber nicht in erster Linie um den ÖV, deshalb ist eine Platzierung im Personenverkehrsgesetz systemfremd. Der Gegenvorschlag der Regierung und der Kommission hat klare Vorteile. Er lässt neben TAXI und ProMobil die Unterstützung weiterer Organisationen zu. Und sie ist ein wichtiges Anliegen, dass die verschiedenen Anbieter nie gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Sie sollen sich ergänzen. Uns ist ebenso wichtig, dass der Gegenvorschlag eine Einkommens- und Vermögenslimite setzt, die im Gegenvorschlag richtigerweise nicht in Zahlen formuliert ist. Sie wissen ja spätestens seit der Studie Kissling (*Hans Kissling*), übrigens ein SP-Mitglied, wie viele Milliarden bei Zürchern, vor allem bei Zürcher Rentnern, auf der hohen Kante liegen und nach deren Tod nicht einmal einer Erbschaftssteuer unterliegen. Also da keine Einkommens- und Vermögenslimite zu setzen, wäre unsozial.

Ein wichtiges Anliegen der CVP ist seit vielen Jahren, dass die Freiwilligenarbeit gefördert wird, auch im Bereich der mobilitätsbehinderten Personen, unkomplizierte Nachbarschaftshilfe zum Beispiel auch beim Transport oder sinnvolle Betätigung von fitten Pensionierten. Beides darf nicht durch etatistische Lösungen unter dem Titel «professionell» konkurrenziert werden, wie zum Beispiel im Bereich der familienexternen Betreuung. Wir berufen uns bei dieser Gelegenheit einmal mehr auf das Subsidiaritätsprinzip. Der Staat unterstützt gezielt die unbezahlte Sozialarbeit und ergänzt dort, wo es nötig ist. Das ist auch das Hauptanliegen des Gegenvorschlags. Er verdient die Unterstützung.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Im Grundsatz ist es klar: Die Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität von behinderten Personen müssen abgebaut werden. Gefordert sind vor allem auch der Bund und die SBB, die hier tatsächlich sehr zurückhaltend sind und auch auf Drängen des Kantons Zürich, der KEVU und anderer Institutionen nichts oder sehr wenig machen und die Tendenz haben zu sagen, der Kanton solle das doch wieder einmal vorfinanzieren. Das kann aber nicht die Lösung sein, sondern die Lösung muss sein, dass wir hier politischen Druck aufbauen, um den notwendigen Barrierenabbau zu realisieren. Mobilitätsbehinderte Personen sollen den öffentlichen Verkehr möglichst behinderungsfrei nutzen können.

Die Initiative selber ist aber widersprüchlich und hätte gar einen Leistungsabbau für die ganze Sache zur Folge, weshalb von der EVP-Fraktion die Initiative einstimmig abgelehnt wird. Die gesetzliche Verankerung im Gesetz über den Personenverkehr mit den ZVV-Verpflichtungen wäre zudem falsch platziert.

Die EVP wird den Gegenvorschlag und den Anspruch von ProMobil für eine kantonsweite Lösung unterstützen. ProMobil soll höhere Beiträge erhalten und soll damit auch andere Institutionen, wie zum Beispiel TAXI, unterstützen können. Allerdings gelten für alle die gleichen Normen und Voraussetzungen, um Beiträge zu erhalten. Die Ausführungsbestimmung – das scheint uns richtig – soll der Regierungsrat in einer Verordnung festlegen können. Die Regelung im Gegenvorschlag, dass bezugsberechtigte Personen im AHV-Alter nicht verhältnismässig schlechter gestellt werden, unterstützen wir. Hingegen lehnen wir die beiden Minderheitsanträge ab.

Zusammenfassend: Die EVP unterstützt die Volksinitiative nicht, lehnt die Minderheitsanträge ab und wird den Gegenvorschlag unterstützen. Danke.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): «SOS für TIXI», das war ein guter Titel für eine Volksinitiative, die nach eigenen Angaben zur Rettung einer sinnvollen Institution mit einem wirklich guten Ruf aufforderte. Klar, dass da die Unterschriften leicht zusammenkamen und eine Abstimmung wäre vielleicht sogar zu gewinnen gewesen. Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen und den Transport von mobilitätsbehinderten Personen, darum geht es. So sieht die Lösung für ein berechtigtes Anliegen aus. Nur publikumswirksam klingt das nicht mehr, aber sinnvoll ist es.

Was wir hier vor uns haben, ist ein schönes Beispiel an gelebter Demokratie und dass wir weiterkommen, wenn wir miteinander anstatt gegeneinander agieren. Die Volksinitiative will TIXI als Transportorganisation für Mobilitätsbehinderte sichern. Die Volksinitiative hat aber Mängel, zu viele Mängel. Ja, sie war kontraproduktiv und kommt hoffentlich nicht zur Abstimmung. Aber das Anliegen, Behinderten Transporte zu erhalten und zu sichern, war und ist richtig und wichtig. Die Regierung hat erfreulicherweise mit ihrem Gegenvorschlag das Anliegen aufgegriffen, geklärt und so ausformuliert, dass die Behindertentransporte sinnvoll geregelt werden. Für alle Anbieter von Fahrdiensten, für alle Personen, die auf solche Transportleistungen angewiesen sind. Der ÖV wird – Sie wissen es – fortlaufend behindertengerechter ausgebaut, auch wenn es in zu vielen Regionen viel zu lange geht. Es ist und bleibt – es wurde gesagt – unverständlich und ärgerlich, dass der Bund seiner Verpflichtung zur Anhebung der Perrons auf wichtigen Bahnhöfen, wie zum Beispiel auch Uster, seit Jahren nicht nachkommt. Bei der Rollmaterialbeschaffung ist der Niederflureinstieg, der hindernisfreie Zugang selbstverständlich. Von ihm profitieren wir alle, die Bahn, Tram und Bus benützen. Egal aber, wie gut wir die Transportkette des ÖV gestalten, es wird immer Menschen geben, die den ÖV nicht benutzen können.

Die dafür notwendigen Mittel sind aber nicht durch den ZVV bereitzustellen, wie es die Initiative beabsichtigte, sondern durch das Gesetz, über das wir jetzt sprechen. Wichtig und richtig war und ist, dass sie zur Verfügung gestellt werden. Es ist nach Ansicht der Grünliberalen auch richtig, eine Obergrenze für Fahrtansprüche zu haben und

diese nicht mit neuen Regelungen klären zu wollen, sondern mit bereits bekannten Limiten. In diesem Sinne wurde der Gegenvorschlag der Regierung noch modifiziert und verbessert. Was wir heute vor uns haben, ist ein breit abgestützter Kompromiss für eine sinnvolle Neuregelung, welche die Bedürfnisse derer berücksichtigt, welche nicht das Glück haben, sich immer und überall frei mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Privatauto fortzubewegen.

Wir werden die beiden Minderheitsanträge von SP und SVP ablehnen. Wir lehnen auch die Volksinitiative ab, stimmen aber dem Gegenvorschlag des Kantonsrates mit Überzeugung zu und bitten Sie, dasselbe zu tun.

Thea Mauchle (SP, Zürich): Wie bereits von Sabine Ziegler gesagt, begrüßen wir es ausdrücklich, dass der Transport von mobilitätsbehinderten Personen gesetzlich geregelt wird. Allerdings ist der nun gewählte Ort für diese Regelung mehr als fragwürdig. Er ist zum einen sprachlich fragwürdig, denn dieser Ort heisst «Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen» und es ist ja eigentlich unfassbar, dass der Kanton Zürich unter diesem politisch unkorrekten und völlig veralteten Begriff anfangs 2008 ein neues Gesetz installiert hat. Zum anderen ist er inhaltlich fragwürdig, denn im IEG, in eben diesem Invalideneinrichtungsgesetz, geht es um die Unterbringung, Beschäftigung, Betreuung und Förderung von sogenannten erwachsenen Invaliden. Was hat denn das mit dem öffentlichen Personenverkehr zu tun? Sind mobilitätsbehinderte Personen erwachsene Invalide oder invalide Erwachsene? Werden mobilitätsbehinderte Personen nicht nur transportiert, sondern auch untergebracht, beschäftigt und betreut? Die Ratlosigkeit ist allzu offensichtlich, denn der Regierungsrat und die Kommissionmehrheit dachten bei diesem Gesetz nicht an Staatsbürgerinnen und Staatsbürgern mit Mobilitätsbehinderung, sondern an hilflose und abhängige Geschöpfe, die vom Sozialamt unter die Fittiche genommen werden müssen. Wenn das Sozialamt die ja eh schon unterbringen, beschäftigen und fördern muss, kann es sie auch grad noch transportieren.

Wieder einmal zeigt sich, dass unser Anspruch auf Gleichstellung nicht verstanden wird. Es gibt zwar Menschen mit Behinderung, die tatsächlich in einer Institution – Sie merken es, wir nennen es Institution – leben und/oder arbeiten. Aber eine viel grössere Zahl von uns lebt ausserhalb, und zwar wie jede andere Person in irgendeinem

Haushalt des Kantons Zürich. Wir haben durch die Verfassung die gleichen Rechte und somit auch das Recht auf die gleiche Mobilität wie jede andere Person. Es ist also nur logisch, dass der Transport von mobilitätsbehinderten Personen in das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, ins PVG gehört. Und dieses Ziel werden wir im Verlauf unserer Gleichstellungspolitik auf jeden Fall anstreben.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Ich gebe als Erstes meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsidentin von ProMobil. ProMobil ist jene Organisation, die im Jahr 2000 durch die Volkswirtschaftsdirektion und die damalige Direktion für Soziales und Sicherheit eingesetzt wurde. Dass zwei Direktionen dafür zuständig sind, zeigt, dass damit auch eine zweifache Zielsetzung verfolgt wurde. Zum einen ging es darum, ein Ersatzangebot für den nicht behindertengerechten öffentlichen Verkehr zu schaffen. Zum andern ging es aber auch um eine sozialpolitische Zielsetzung, nämlich um die Integration.

Warum – und das sage ich jetzt als liberale Politikerin – finde ich, dass ProMobil ein gutes System ist? ProMobil bietet selber – und damit möchte ich jetzt einige Missverständnisse ausräumen – keine Transportdienste an. ProMobil hat vielmehr Verträge mit rund 200 Transportunternehmern im ganzen Kanton Zürich abgeschlossen. Dazu gehören die normalen gewerblichen Taxi-Unternehmen, aber auch gemeinnützige Institutionen, beispielsweise Behindertentransport in Winterthur. Das Geld, das der Kanton zur Verfügung stellt, geht direkt an die ProMobil-berechtigten Personen. Es handelt sich somit um eine Subjektfinanzierung. Dies finde ich auch für die Zukunft die richtige Lösung. Damit ist nämlich die Entscheidungsfreiheit gewährt. Die Menschen, die Anrecht haben auf eine ProMobil-Berechtigung, können selber entscheiden, mit welchem Transportdienst sie fahren möchten.

TIXI ist es zugutezuhalten, dass in diesem Kantonsrat – das wurde auch schon gesagt heute Morgen – endlich einmal über diese Thematik diskutiert wird. Der Kantonsrat ist aufgerufen, hier eine verbindliche gesetzliche Regelung zu treffen. Bis anhin war es nämlich so, dass diese Bestimmungen lediglich über eine Leistungsvereinbarung mit dem ZVV und dem kantonalen Sozialamt festgelegt waren. Und an ProMobil lag es dann, Jahr für Jahr die entsprechenden Beiträge zu beantragen. Als wir uns dann angesichts der steigenden Fahrtenzahlen plötzlich in einer finanziell schwierigen Situation befanden, hiess das,

mit dem Regierungsrat Verhandlungen aufzunehmen. Und seither – das ist jetzt seit 2009 – bekommen wir auch einen Anteil vom kantonalen Sozialamt.

Es ist also das Verdienst dieser Initiative, dass wir heute die Rahmenbedingungen gesetzlich regeln und für die Zukunft festlegen.

Wie ist nun das System. Es stimmt nicht, Sabine Ziegler, dass ProMobil nicht alle Fahrdienste aufnehmen würde. ProMobil nimmt jene Fahrdienste auf, die sich an diese definierten Rahmenbedingungen halten. Und diese definierten Rahmenbedingungen legen fest, wer transportiert werden muss und zu welchen Bedingungen. Bis anhin war es so, dass TIXI zusätzlich eigene Bedingungen definiert hat. Aus Sicht von ProMobil war dies nicht zulässig. Es wurde schon erwähnt, dazu gehört diese Vereinsmitgliedschaft bei TIXI. Es sieht nun aber so aus – wir haben viele Gespräche mit TIXI geführt von ProMobil aus –, dass wir dies für die Zukunft nun lösen können. Ich bin zuversichtlich, dass es gelingen wird, eine Vereinbarung mit TIXI zu beschliessen, und von diesem Moment an wird auch TIXI unter diesem Dach Transportdienste anbieten können und alle ProMobil-berechtigten Personen werden TIXI als Wahlmöglichkeit haben.

Zusätzlich möchte ich erwähnen, dass ein Runder Tisch gebildet wurde unter dem Dach der Behindertenkonferenz. Ich finde das eine gute Sache. Es werden sich dort alle Organisationen, die mit Transportdiensten irgendwie etwas zu tun haben, an einen Tisch setzen und daran arbeiten, noch bestehende Hindernisse zu beseitigen, für eine bessere Koordination zu sorgen und insbesondere – das ist uns wirklich ein wichtiges Anliegen – weiterhin dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehr vollständig behindertengerecht wird. Denn nach wie vor werden ProMobil oder andere Organisationen, die hier zuständig sind, nur ein Ersatzangebot anbieten können. Ziel muss schliesslich aber bleiben, dass Menschen mit einer Behinderung frei auch den öffentlichen Verkehr benützen können.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, den Gegenvorschlag anzunehmen. Wir haben damit eine sehr gute Grundlage.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Wir sprechen von einem Ergänzungsangebot zum öffentlichen Verkehr für Personen, die den öffentlichen Verkehr nicht benutzen können. Ich möchte hier aber noch eine Lanze brechen für all die vielen Freiwilligen, die diese Transporte ebenfalls durchführen. Ich denke an unsere Gemeinde mit den Rot-

kreuzfahrten. Ich denke an die Nachbarschaftshilfe. Und bei der ganzen Diskussion, die wir ja hier haben, möchte ich, dass die Leute, die sich freiwillig zur Verfügung stellen, solche Personen zu transportieren, welche erwiesenermassen einen schwereren Stand haben, sich in der Öffentlichkeit bewegen zu können, dass wir die Personen, die diese Transporte freiwillig ausführen, nicht ganz vergessen bei dieser Diskussion. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die kantonale Volksinitiative «SOS für TAXI» verlangt im Kern eine langfristige Existenzsicherung des Behindertentransportdienstes TAXI durch Beiträge des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. Dafür soll das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr geändert werden. Der Regierungsrat lehnt diese Initiative ab, wie es heute Morgen bereits einige Male im Rat gesagt wurde. Der Regierungsrat stellt jedoch der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber.

Die Gründe für die Ablehnung – es wurde auch heute Morgen bereits gesagt – sind hauptsächlich, dass Text und Initiative die Zielsetzung, nämlich einerseits die Verankerung im Personenverkehrsgesetz und andererseits die Höhe der Beiträge, eigentlich aus unserer Sicht nicht zielführend sind, weil der Kanton Zürich, der heute über den ZVV 6 Millionen Franken in diese Institutionen leistet, dann nur noch verpflichtet wäre, 1,75 bis 2,75 Millionen Franken zu leisten. Und das, glaube ich, wollen wir alle nicht, auch die Initianten. Es gäbe einen Leistungsabbau mit Annahme der Initiative, das wurde auch mit einem Rechtsgutachten bestätigt.

Andererseits erachten wir die Verankerung im Personenverkehrsgesetz zur Verpflichtung dieser Mittel aus dem ZVV als wenig sinnvoll, weil das Personenverkehrsgesetz ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr zuständig ist; diese Zielsetzung kennen Sie ja bestens. Das Bedürfnis nach einem ergänzenden Behindertentransport ist aber aus unserer Sicht – und auch im Rat – unbestritten. Dabei ist aber darauf hinzuweisen, dass der ZVV grosse Summen, viel grössere als die 6 Millionen Franken, die ich vorher angetönt habe, leistet im Bereich, dass der öffentliche Verkehr und seine Infrastrukturen so ausgebaut werden, dass sie von möglichst vielen Leuten benutzt werden können und, so hoffen wir, dieses Angebot dann auch nicht mehr so viele Benutzer durch ProMobil findet, sondern dass möglichst viele Behinderte ihre Selbstständigkeit auch im öffentlichen Verkehr wahren können.

Aber es wird immer Leute geben, die auf ein ergänzendes Angebot angewiesen sind, ich denke an Freizeitfahrten, Arbeitsfahrten, Arztbesuche, Therapiefahrten. Und diese Fahrten werden auch heute schon aus dem IEG erbracht. Thea Mauchle hat das kritisiert. Ich verstehe, es ist, volksnah gesagt, nicht so ein sexy Titel, das IEG. Aber ich glaube und bin überzeugt davon, dass es der richtige Ort ist.

Mit ProMobil besteht im Kanton Zürich eine bewährte Organisation für Behindertentransporte, die weiter gestärkt und genutzt werden soll. Deshalb hat auch der Regierungsrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der der Initiative gegenübergestellt wird, sodass die Menschen mit Behinderungen ein möglichst gutes Angebot nutzen können. ProMobil soll deshalb Kostenanteile vom Kanton erhalten. Die Finanzierung erfolgt über Gesetze im Sozialbereich. Ich denke, wir fahren da eine gute Schiene.

Zum anderen nimmt der Gegenvorschlag das Anliegen der Initiative auf und schafft die Möglichkeit, auch andere private Transportunternehmen, die gemeinnützig arbeiten, wie TIXI, finanziell zu unterstützen. Der Gegenvorschlag sieht Einkommens- und Vermögensgrenzen für den Anspruch auf Fahrleistungen vor und es gibt eine Beschränkung bei den maximalen Fahrtzahlen. Sie müssen einfach sehen: Wenn diese Beschränkung nicht kommen würde, dann reden wir von Beiträgen von 24 Millionen Franken. Aber das könnte ansteigen bis 100 Millionen. Wir sehen das einfach als nicht finanzierbar.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrates wurde in der Kommission um einen kleinen Punkt erweitert. Aus unserer Sicht ein sinnvoller Punkt, dass auch Menschen im AHV-Bereich dieses Angebot so nutzen können. Das gibt Mehrkosten von circa 400'000 Franken. Aber wir sind der Meinung, das sei richtig und sachgerecht, und der Regierungsrat unterstützt auch den geänderten Gegenvorschlag.

Ich denke, dieses Gesetz, das heute auf dem Tisch des Hauses liegt, sichert langfristig die Benützung des öffentlichen Verkehrs, aber auch die speziellen Fahrten dieser Organisationen und gibt auch eine solide Finanzierungsstruktur. Wir sind überzeugt, dass dieser Vorschlag richtig ist, und ich halte es diesbezüglich mit Röbi Brunner (*Robert Brunner*), der gesagt hat, wir machen heute – Sie und die Regierung – einen grossen Schritt in die richtige Richtung. Aus all diesen Gründen empfiehlt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Initiative abzulehnen und dem modifizierten Gegenvorschlag zuzustimmen. Besten Dank.

12282

Eintreten auf den Gegenvorschlag

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Titel:

Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen und den Transport von mobilitätsbehinderten Personen (IEG)

§ 1 Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 1 Abs. 2

Minderheitsantrag von Sabine Ziegler und Peter Anderegg:

² *Dieses Gesetz gewährleistet zudem den an der Gleichstellung orientierten individuellen Transport von mobilitätsbehinderten Personen.*

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident KEVU: Der Antrag ist darauf angelegt, keine Einschränkungen zu dulden. Das würde den finanziellen Rahmen sprengen, Regierungsrat Ernst Stocker hat es schon angetönt. Es ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Zuerst möchte ich zwei Dinge klarstellen: Es wurde in der Eintretensdebatte mehrfach erwähnt, dass die Infrastrukturausbauten von Bund und SBB sehr langsam vorwärtsgehen. Dies stimmt, aber dies hat nichts mit der Thematik «Tür-zu-Tür»-Dienstleistung für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung zu tun. Wenn wir uns auf die Kantonsverfassung beziehen, dann finden wir unter Artikel 11 folgenden Abschnitt; ich zitiere ihn, denn vielleicht wäre es doch noch interessant, ab und zu die Verfassung zu lesen: «Niemand darf diskriminiert werden» und dann folgen verschiedene Gruppierungen, aber unter anderem auch Personen «wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung». Nächster Absatz: «Menschen mit Behinderungen haben Anspruch auf Zugang zu öffentlichen Bauten, Anlagen, Einrichtungen und»– und jetzt kommt das Interessante – «Leistungen. Entsprechende Massnahmen müssen wirtschaftlich tragbar sein.»

Ein solches Beispiel liegt uns vor. Wollen wir wirklich, dass Personen mit einer Mobilitätseinschränkung nur 47 Fahrten pro Jahr machen dürfen, währenddem wir, die nicht mobilitätseingeschränkt sind, uns ohne Problem bewegen können, dürfen und sollen? Dürfen wir, die wir heute hier Gesetze machen, sagen, mit welchem Einkommen eine Person mit einer Mobilitätseinschränkung überhaupt fahren darf oder eine Subvention bekommt? Wir alle hier in diesem Rat, ob wir Tram, Bus oder Zug fahren, werden subventioniert, jeden Tag, an dem wir den Zug nehmen. Für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung ist es anscheinend anders. Also wird diskriminiert. Es gibt anscheinend unterschiedliche Konzepte von Gleichstellung. Es gibt anscheinend einen Gleichstellungsunterschied zwischen Hinwil und der Stadt Zürich. Es gibt anscheinend einen Gleichstellungsunterschied, ob es neun

Uhr morgens oder zehn Uhr abends ist. Es ist anscheinend ein Unterschied, ob wir – was habe ich noch für ein interessantes Beispiel gebracht (*Heiterkeit*) – unterschiedliche Budgets haben. Gleichstellung ist gleich Gleichstellung. Deshalb wünsche ich, dass Sie diesen Antrag in einer innovativen Art und Weise unterstützen. Und deshalb meine ich: Machen wir den grossen Schritt statt des kleinen Schrittes!

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Sabine Ziegler propagiert den «Tür-zu-Tür»-Fahrdienst. Dafür benötigen Sie Fahrzeuge, dafür benötigen Sie Strassen. Im Bauprogramm bekämpft die SP Jahr für Jahr den Strassenbau im Kanton Zürich konsequent, bis auf den letzten Meter. «Keine neuen Strassen!», hat Sabine Ziegler verkündet. (*Unruhe auf der linken Ratsseite.*) Das Bauprogramm wurde bekämpft. Man baut Strassen. Hier wollen Sie den «Tür-zu-Tür»-Fahrdienst. In ihrer Verkehrspolitik bekämpft die SP des Kantons Zürich konsequent den Motorisierten Individualverkehr. Und hier in dieser Vorlage wollen Sie konsequent Motorisierten Individualverkehr, damit die «Tür-zu-Tür»-Fahrdienste auch hergestellt werden können. Sabine Ziegler hebt ab. Ich hoffe, der Rest des Kantonsrates hebt nicht ab. Es gilt nämlich zu erwähnen, dass der Totalausbau eines Fahrangebotes von Tür zu Tür nach Wünschen der SP finanziell für den ZVV und somit für den Kanton Zürich nicht tragbar ist. Keine Fahrtenbeschränkungen können auch zu Missbrauch Anlass geben und das Ganze wird unter Umständen und im Extremfall sehr, sehr teuer. Man hat berechnet, dass es bis zu 120 Millionen Franken Kostenfolge verursachen könnte; dies je nach Ausbau und Art und Weise der Leistungserbringung.

Ich hoffe, der Rest des Rates hat genügend Rückgrat, hier diesem Minderheitsantrag der SP eine klare Abfuhr zu erteilen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Sabine Ziegler wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 131 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

§ 1 Abs. 3

§ 3

E. Transport mobilitätsbehinderter Personen

§§ 22a, 22b und 22c lit. a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 22c lit. b

Minderheitsantrag von Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi und Luzius Rüegg:

b. die Einkommens- und Vermögensgrenzen, bis zu denen einer mobilitätsbehinderten Person Fahransprüche zustehen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der Minderheitsantrag entspricht der ursprünglichen Form des regierungsrätlichen Antrags. Weil wir dem Regierungsrat eigentlich in der Verordnung oder im Gesetz die Voraussetzungen zusprechen, dass man das im Regierungsrat regeln kann, haben wir diesen Minderheitsantrag gestellt. Es ist nichts anderes, als dass wir sagen: Der Regierungsrat ist fähig, festzusetzen, welche Einkommens- und Vermögensgrenzen gelten, bis zu denen eine mobilitätsbehinderte Person Fahransprüche beziehen kann. Neu wäre das im Zusammenhang mit dem AHV-Alter und der Regelung der Wohnbauförderung geregelt. Da der Regierungsrat sich aber nicht gegen diese Formulierung wehrt und beschlossen hat, diese neue Formulierung jetzt zu unterstützen, werden wir unseren Minderheitsantrag zurückziehen. Denn geringe Mehrkosten können wir verkraften und eine Abstimmung darüber zu führen, bringt nicht sehr viel. Ich danke Ihnen, wenn Sie uns also folgen.

Thea Mauchle (SP, Zürich): Es darf offenbar nicht sein, dass jemand mit Behinderung ein bestmöglich abgesichertes und dazu noch zufriedenstellendes Leben führt, sich etwas leisten und Ersparnisse machen kann. Eine erwerbstätige Person mit Behinderung muss unter Umständen alles, was sie über eine IV-Rente hinaus verdienen könnte, wieder ausgeben für behinderungsbedingte Mehrkosten bei alltäglichen Verrichtungen, weil sie ja dann nicht mehr in bescheidenen, sondern bereits in luxuriösen wirtschaftlichen Verhältnissen lebt. So kommt sie nicht mehr in den Genuss von irgendwelchen Vergünstigungen. Zum Beispiel wird dann ein Ausgang in die Stadt enorm teuer, wenn der Behindertenfahrdienst zum Taxitarif verrechnet wird. Wenn sie hingegen nicht arbeitet, hat sie eine minimale Rente, die ihr die Existenz sichert. Mit Ergänzungsleistungen kann sie irgendwo wohnen und hat das Nötigste zum Überleben. Wozu soll sie also erwerbstätig sein? Ob mit oder ohne Erwerbstätigkeit bleiben die Be-

troffenen am Existenzminimum kleben. Mit solchen finanziellen Einschränkungen meint man, dem Staat kurzfristig ein paar Franken gespart zu haben. Aber damit treibt der Gesetzgeber viele Betroffene aus dem Erwerbsleben hinaus in die Abhängigkeit, was dem Grundsatz der IV (*Invalidenversicherung*), Eingliederung statt Rente, völlig widerspricht. Auf der anderen Seite wird ja verzweifelt versucht, den Rentenzugang zu erschweren, um die IV zu entlasten, was zwangsläufig dazu führt, dass immer mehr Betroffene Sozialhilfe beanspruchen müssen.

Ich werde den Eindruck nicht los, dass die Nichtbehinderten halt doch irgendwie neidisch werden, sobald es den Behinderten gut geht. Wenn zum Beispiel ein gut verdienender Rollstuhlfahrer zum ÖV-Tarif individuell chauffiert wird, empfinden das viele Nichtbehinderte als ungerechtfertigte Bevorzugung. Das ist absurd! Wir alle würden unsere Behinderung sofort abgeben und auf diese vermeintlichen Vorzüge verzichten, die wir damit angeblich geniessen. Warum können Sie nicht auf diese Einschränkung verzichten? Es wäre der gesamten Gesellschaft nur zuträglich, wenn Menschen mit Behinderung gute Ausbildungen machen und gutbezahlte Jobs annehmen könnten. Wir wären bis ins Alter zum Teil ganz unabhängig von Rente und Sozialhilfe, würden Steuern zahlen und unseren Teil zum Wohl der Allgemeinheit beitragen. Wenn man uns nur das Schäbige zugesteht und alles daran setzt, uns an der Armutsgrenze zu behalten, können wir keine Reserve anlegen und es ist unvermeidlich, dass wir alle früher oder später der öffentlichen Hand zur Last fallen müssen. Menschen mit Behinderung können leider weder ab- noch irgendwie ausgeschafft werden. Sie werden immer da sein und einen gewissen Anteil der Bevölkerung ausmachen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Nur ganz kurz: Dieser Minderheitsantrag betrifft Menschen im AHV-Alter. Menschen im AHV-Alter sind in der Regel nicht erwerbstätig. Das, was Thea Mauchle jetzt ausgeführt hat, betrifft die Transporte im Erwerbsleben. Die Transporte im Erwerbsleben sind via Subjektförderung, via IV geregelt und werden nicht von dieser Verordnung respektive von diesem Gesetz hier erfasst.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Der Minderheitsantrag zu Paragraph 22c litera b ist somit zurückgezogen.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

§ 22c lit. c bis e

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Damit ist der Gegenvorschlag materiell durchberaten. Die Vorlage geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Teil A der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

Fraktionserklärung der SP zu den Prämien erhöhungen der Krankenkassen

Emy Lalli (SP, Zürich): Die Botschaft des Bundes über die Erhöhung der Krankenkassenprämien ärgert mich. Den Kanton Zürich betrifft es besonders hart mit einer Erhöhung von durchschnittlich 6,8 Prozent, und dies, obwohl der Kanton Zürich Reserven von 400 Millionen Franken ausweist und Ende 2011 werden es sogar 870 Millionen sein. Das heisst, dass die Einwohnerinnen und Einwohner in diesem Kanton seit Jahren zu hohe Prämien bezahlen. Zwar wurde der Regierungsrat rechtzeitig in Bern vorstellig, aber genützt hat es nichts.

Besonders hart trifft es Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren. Bei ihnen ist eine Erhöhung von 11,8 Prozent vorgesehen. Wir fordern deshalb zusammen mit den Gewerkschaften, dass der Regierungsrat den mit San10 (*Sanierungsprogramm 2010*) geplanten Abbau der Prämienverbilligung zurückzieht und ebenfalls die im Budget vorgesehene Entschädigung an die SVA (*Sozialversicherungsanstalt*) aus dem Topf der Prämienverbilligungen.

Die vom Bundesrat Didier Burkhalter vorgeschlagenen Reformen taugen leider nichts. Damit würde nur ein Teil der Bevölkerung begünstigt. Zu viel bezahlt haben in den letzten Jahren aber wir alle. Bei den Krankenkassen können wir keine Bemühungen um Prämien senkungen erkennen. So wehren sie sich zum Beispiel auch gegen das Expertengremium «Medical Board», mit dem der Nutzen der Leistungen gemessen und Kosten gespart werden könnten. Zürich hat dabei eine Pi-

onierrolle übernommen. Dagegen wehrt sich der Dachverband der Versicherungen, zusammen mit der Pharma.

Unserer Meinung nach führt kein Weg an einer öffentlich-rechtlichen Einheitskasse vorbei, die sich im Interesse der Versicherten und zusammen mit allen anderen Beteiligten glaubwürdig und verlässlich gegen den Anstieg der Gesundheitskosten einsetzt, anstatt für das eigene Portemonnaie zu wirtschaften.

Fraktionserklärung der SVP zu den Prämien erhöhungen der Krankenkassen

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Sie hören von mir die Fraktionserklärung der SVP unter dem Titel «Der Bund als Zechpreller gegenüber dem Kanton Zürich».

Mit 6,8 Prozent Krankenkassenprämienhöhung wird der Kanton Zürich für 2011 überdurchschnittlich zur Kasse gebeten. Dieser Entscheidung des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) ist skandalös. Schon seit Jahren monieren wir Zürcher, dass die heute über 400 Millionen Franken zu grosse Prämienreserve des Kantons Zürich wieder unseren Prämienzahlern, die in den letzten Jahren zu viel an Krankenkassenprämien einzahlen mussten, zurückverrechnet wird. Dass auch die Intervention unserer Regierung in Bern nichts gefruchtet hat, kann nicht anders gedeutet werden, als dass das BAG Mittel und Wege finden will, diese Zurückzahlung zu verhindern. Indiz dafür ist auch der neuste Vorschlag, welcher diese Reserven zweckentfremdet für Krankenkassenverbilligungen einsetzen will.

Auch wenn diese Vergünstigungen in Kantone mit zu hohen Reserven fließen sollen, gibt es dabei nur Verlierer: Erst einmal erhalten die Zürcher Prämienzahler, welche ihre Prämien noch selbst bezahlen, das zu viel einbezahlte Geld nicht zurück. Zweitens wird gerade für diejenigen, welche von den Steuerzahlern schon die bisherigen Prämienverbilligungen finanziert erhalten haben, nochmals aus diesen zu viel bezahlten Prämien eine zusätzliche Sozialunterstützung gewährt. Diese zusätzliche Umlagerung darf nicht hingenommen werden. Zusätzlich kommen noch die übrigen Kantone mit weniger hohen Reserven unter Druck, weil diese bei einer Gleichbehandlung ihrer Krankenkassenprämien zahlenden Bürgern eigene Kantongelder einsetzen müssen.

Wir wollen unseren Gesundheitsdirektor darin unterstützen, mit aller Vehemenz gegen diese unsinnigen und rechtbrecherischen Vorhaben

des Bundes Widerstand zu leisten. National- und Ständerat haben eine Standesinitiative des Kantons Genf gutgeheissen, welche die Reserven kantonsweise zu bewirtschaften verlangt. Wir verlangen auch klar und eindeutig, dass den Prämienzahlern des Kantons Zürich in den nächsten Jahren durch Prämienreduktionen das zu viel einbezahlte Geld zurückerstattet wird, und erwarten von der Regierung, dass sie sich im Verbund mit andern Kantonen in gleicher Lage für dieses Ziel beim Bund engagiert. Dieses rechtswidrige Verhalten des BAG muss raschestens gestoppt werden. Genauso wenig wie Steuern auf Vorrat dürfen in Zukunft Prämienzahlungen über den Bedarf verrechnet werden. Ich danke Ihnen.

Fraktionserklärung der SVP zum Thema «Ausländerkriminalität»

Rolf André Siegenthaler (SVP, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP zum Thema «Ausländerkriminalität».

Der «Blick» wird als Ringier-Blatt kaum in den Geruch kommen, der SVP in die Hand zu schreiben. Trotzdem liegt das Schwergewicht der Berichterstattung seit Tagen auf der Ausländerkriminalität. Insbesondere die Todesraser aus dem Balkan stehen im Zentrum. Mit glasklarer Logik wird die Ausschaffung von kriminellen Ausländern gefordert, die die hiesigen Gesetze im vollen Bewusstsein und mit unüberbietbarer Arroganz mit Füßen treten. Was uns Blerim S., der vor zehn Jahren in einem Raser-Rennen seinen Beifahrer getötet hat, via «Blick» mitteilt, schockiert. Er ist einer der wenigen, die aufgrund ihrer Verbrechen ausgeschafft werden sollen, weil es keinerlei Hoffnung gibt, dass er sich hier integrieren könnte. Blerim S. sagt: «Die Schweizer sind selber schuld. Sie schmeissen uns alles hinterher.» Und weiter meint er, immer Zitat «Blick», ein Ausländer bekomme, ohne auch nur einen Finger zu krümmen, eine Wohnung, einen Job oder Sozialhilfe. «Hier kann sich jeder Teenager ein schnelles Auto leisten, ohne dafür je gearbeitet zu haben. Schon ein Lehrling bekommt doch locker ein Leasing, sogar für den teuersten Schlitten.»

Wer ein Hirn hat zu denken, der denke! Ist es nicht ganz einfach so, dass uns die kriminellen Ausländer zunehmend auf der Nase herumtanzen? Unsere Gesellschaft hat sich in den letzten Jahren linken und vermeintlich freiheitlichen Tendenzen geöffnet und den Halt verloren. Die Gerichtsverfahren dauern viel zu lange. Blerim S. und die Öffentlichkeit mussten zehn Jahre auf den Ausschaffungsentscheid warten. Viel zu viele Ausländer können viel zu lange gegen unsere Gesetze

verstossen, Sozialhilfe abzocken und Leute in Angst und Schrecken versetzen, ohne dass sie eine nachhaltige Antwort des Gesetzes befürchten müssen. Schengen hilft uns nicht dabei, uns vor solchen Menschen zu schützen. Erst kürzlich konnte ein 57mal vorbestrafter Mann aus dem Balkan in die Schweiz einreisen, weil das Grenzwachtkorps dagegen offenbar keine Handhabe hätte, wie der Zuständige behauptet.

Wir müssen endlich dazu übergehen, diesen Unholden unmissverständlich zu beweisen, dass wir ihr Missverhalten nicht dulden. Wir müssen sie rasch und hart bestrafen und, wenn das nichts nützt, sie ganz einfach in ihre Heimatländer zurückschicken. Die Annahme der SVP-Ausschaffungsinitiative wäre ein guter Anfang hierzu. Übrigens würden davon nicht zuletzt all jene profitieren, die heute allein schon aufgrund ihres Namens Diskriminierungen ausgesetzt werden, weil inzwischen alle einen schlechten Ruf haben, die aus dem Balkan kommen, auch wenn sie sich völlig problemlos verhalten und mit ihrer Arbeit zum Wohl unserer Volkswirtschaft beitragen. Linkes Gutmenschentum, das in der Hoffnung begründet liegt, die geretteten Sozialabzocker und Tunichtgute würden aus Dankbarkeit SP wählen, und Kuschelkampagnen, wie die soeben gestartete stadtzürcherische unter dem Titel «Schluss mit Puff», sind als kontraproduktiv zu bekämpfen. Leute, lest den «Blick» und unterstützt die Ausschaffung-Initiative der SVP! (*Unruhe im Saal.*)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Nach dieser wiederum sehr langen Fraktionserklärung entlasse ich Sie in die Pause.

8. Bewilligung eines Rahmenkredits für die Beteiligung des Staates am Ausbau der SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen S-Bahn)

Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 13. Juli 2010 [4675a](#)

Ratspräsident Gerhard Fischer: Die Abstimmung zu Ziffer römisch I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich spreche gemeinsam zum Rahmenkre-

dit, dem Teil A der Vorlage, und zum Postulat, dem Teil B der Vorlage.

Unsere S-Bahn transportiert heute mehr als zweieinhalb Mal so viele Fahrgäste wie beim Start vor 20 Jahren. Auf zahlreichen Linien sind Kapazitätsengpässe heute an der Tagesordnung. Mit der Zustimmung zum neuen Durchgangsbahnhof hat das Zürcher Stimmvolk im Jahr 2001 einen grossen Ausbauschritt ausgelöst. Es wurde bereits damals darauf hingewiesen, dass zur Durchmesserlinie weitere Investitionen notwendig werden. Diese liegen nun als Rahmenkredit für die vierten Teilergänzungen vor. Das Konzept wurde in den vergangenen acht Jahren zusammen mit Bund, SBB und den Nachbarkantonen erarbeitet. Es ist abgestimmt auf die Durchmesserlinie, den Anschluss an das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und den ZEB-Beschluss (*Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur*).

Die Investitionen in den Grossraum Zürich betragen dabei zusätzlich zur Durchmesserlinie rund 1050 Millionen Franken. Nach Abzug der durch Bund und Nachbarkantone finanzierten Investitionen verbleiben dem Kanton Zürich rund 337 Millionen Franken. Diese vermindern sich um den absehbaren Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds über das Programm des Agglomerationsverkehrs. Je nach Höhe der Bundesbeteiligung verbleibt eine Nettobelastung von 202 bis 218 Millionen Franken. Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton Zürich wurde in der Finanzierungsvereinbarung der Durchmesserlinie vom September 2008 festgehalten. Die Kostenteiler zwischen dem Kanton Zürich und den Nachbarkantonen richten sich grundsätzlich nach dem Territorialprinzip.

Die Vorlage nimmt auch die Festlegungen in der geänderten Angebotsverordnung auf. Die Anpassungen wurden als indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Halbstundentakt für alle» von diesem Rat angenommen. Die Vorlage umfasst die Infrastrukturausbauten, die über den Verkehrsfonds finanziert werden. Nicht Bestandteil sind die Kosten für das zusätzliche Angebot sowie die neuen Fahrzeuge, die für den Angebotsausbau notwendig werden. Diese Kosten werden über den Rahmenkredit des ZVV bewilligt. Die Fertigstellung der Ausbauten erfolgt abgestimmt auf die beiden Ausbauschritte der Durchmesserlinie, 2013 und 2015, sowie der nationalen Ausbauten auf der Achse Zürich – Winterthur im Jahr 2018.

Die vorberatende KEVU hat sich die Vorlage genau angesehen und insbesondere folgende Teilbereiche näher klären lassen:

Sicherheit der Finanzierung: Man kann sagen, dass die Finanzierung des Bundesanteils durch bereits stehende Finanzierungsvereinbarungen einerseits und doch recht verbindlich zugesicherte Finanzierungskonzepte andererseits gesichert scheint.

Ausbauten in Winterthur – wird Winterthur zum Engpass? Der Kommission wurde sogar die Gleisbelegung in Winterthur bis 2018 aufgezeigt. Zudem wurde auf die Bus- und Fussgängersituation eingegangen. Fazit: Winterthur kann die vierte Teilergänzung «schlucken» und profitiert.

Wer profitiert nicht? Neben den vielen Gewinnern gibt es bei der vierten Teilergänzung auch einige, wenige Verlierer; das, weil sich mit vernünftigem Aufwand keine Lösung findet: Wer aus dem Oberland mit der Bahn an den Flughafen will, hat längere Umsteigezeiten. Es gibt keine Direktverbindung Dietlikon/Schlieren – Glanzenberg. Die Tangentialzüge Wiedikon – Altstetten fallen weg. Das Wehntal bekommt keinen nahtlosen Anschluss auf den Fernverkehr in Zürich. Und der Stadtbahnhof Wipkingen muss einen Angebotsrückgang hinnehmen. Insbesondere zu letzterem Problem wurden der Kommission detaillierte Ausführungen gemacht.

Es wurden schliesslich diverse Anträge in die Kommission eingebracht. Zu einem Antrag, den Sie nicht in der Vorlage finden, möchte ich mich als Präsident der vorberatenden Kommission trotzdem deziert äussern: Der Volkswirtschaftsdirektor hat gesagt, dass die Zürcher Regierung ihr Unverständnis wegen der Verzögerung der Bahnhofsbausbauten gemäss Forderungen des Invalidengesetzes beim BAV (*Bundesamt für Verkehr*) deutlich angemeldet habe. Die KEVU unterstützt die Regierung in dieser Sache und findet es recht unerträglich, dass der Bund sich hier um seine Aufgabe foutiert.

In der Vorlage finden Sie schliesslich den Antrag für eine Station Höri, nämlich unter dem Mehrheitsantrag der Kommission, der eine Kreditaufstockung um 10 Millionen Franken für die Aufnahme einer S-Bahn-Station in Höri beinhaltet. Die Mehrheit der Kommission findet, dass Höri die Anforderungen für eine solche Station erfüllt und ans S-Bahn-Netz angeschlossen werden soll. Die Minderheit der Kommission lehnt den Antrag ab, weil eine Station Höri nicht nur zu einer Fahrplanverschlechterung in Richtung Bülach führen wird, sondern mit zusätzlich nötigen Ausbauten vermutlich mehr als 10 Millionen Franken kosten wird.

Der Minderheitsantrag nimmt eine Forderung des in Teil B abzuschreibenden Postulats teilweise auf: Wenigstens zwischen Uster und Aathal soll ein Doppelspurausbau für 110 Millionen Franken erfolgen. Der Ausbau würde für eine der stärkst befahrenen und störungsanfälligsten S-Bahn-Verbindungen eine gewisse Stabilität bringen. Die Mehrheit der Kommission lehnt den Antrag ab, da auch zusammen mit einem Doppelspurausbau im Knonaueramt von rund 70 Millionen Franken die dann insgesamt 180 Millionen Franken keine zusätzliche Kapazität bringen. Es wären also 180 Millionen Franken für ein bis zwei Entlastungszüge pro Tag. Die Kommission konnte sich zudem anhand der gelieferten genauen Daten überzeugen, dass die Stabilität der Strecke im ganzen Netz zwar tatsächlich die schwächste, aber erträglich ist: 95,3 Prozent der S5, 97,2 Prozent der S14 und volle 98 Prozent der S15-Verbindungen erreichen in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit ihr Ziel in der Hauptlastrichtung mit maximal 359 Sekunden Verspätung.

In meiner Rolle als Präsident der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, den Mehrheitsantrag der KEVU bezüglich des Rahmenkredits anzunehmen und das Postulat 221/2008 als erledigt abzuschreiben. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Das S-Bahn-System Zürich ist eines der komplexesten Verkehrssysteme Europas. Der ZVV hat seit 1990 eine grossartige Arbeit geleistet und heute stehen wir vor dem nächsten Ausbauschritt. Die vierte Teilergänzung ist auch finanzpolitisch eine für den Kanton Zürich wichtige Vorlage. Wir sind gehalten, eine tragbare Lösung, das heisst eine finanzierbare Lösung zu finden. Die vorgesehenen Anpassungen mussten mit Bund und Nachbarkantonen, falls diese betroffen sind, ausgehandelt und festgelegt werden. An dieser Stelle möchte ich ein grosses Dankeschön an Dominik Brühwiler und sein Team des ZVV aussprechen. Sie befinden sich hier auf der Tribüne. Dominik Brühwiler hat massgeblich am vorliegenden Ergebnis mitgearbeitet. Wir wissen hier drinnen vielleicht nicht, wie viel Arbeit dahintersteckt, wir können sie nur wertschätzen.

In der Kommission wurden alle Fragen, wie bei jeder ZVV-Vorlage, kompetent und vollständig beantwortet. Ich möchte dieses Vorhaben mit einer Schweizer Präzisionsuhr vergleichen. Das Uhrwerk ist für die gestellte Aufgabe optimal abgestimmt und die SVP wird dieser Vorlage nur unverändert zustimmen.

Wir sind alle Politiker und müssen das Gesamtwohl des Kantons Zürich im Auge behalten. Die links-grünen Verkehrsplaner haben mit ihren Vorhaben samt und sonders Schiffbruch erlitten. Überrasene oder partielle Forderungen wie Tram zum Zoo, Halbstundentakt und «Schienen für Zürich» wurden vom Stimmvolk allesamt klar abgelehnt. Die Kompetenz der finanzierbaren Verkehrsplanung auch im öffentlichen Verkehr, im ÖV-Bereich, liegt in bürgerlicher Hand. Die Ratslinke sollte sich gut überlegen, ob sie ins Uhrwerk eingreifen will. Können und wollen Sie das Ersetzen eines Zahnrads im Uhrwerk wirklich verantworten? Sind Sie sicher, dass der Eingriff die gewünschte Wirkung erzielt oder läuft unsere Schweizer Präzisionsuhrwerk nachher ungenau wie ein taiwanesisches Billigprodukt?

Die SVP ist nur bereit, für ein Qualitätsprodukt zu bezahlen, wenn es sich auch um ein solches handelt. Die unveränderte Vorlage entspricht unseren Qualitätsvorstellungen, die gestellten Anträge verschlechtern das Gesamtsystem und werden allesamt abgelehnt. Verständlich sind lokalpolitische Vorstösse. Diese dürfen aber mit Blick auf das Gesamtwohl des Kantons Zürich nicht unterstützt werden. Die FDP muss sich die Unterstützung eines grünen GLP-Antrags gut überlegen. Bedenken Sie, die Abstimmung wird im Cup-System erfolgen.

Abschliessend zu meinem Eintretensreferat möchte ich Ihnen noch diese Doppelseite aus der aktuellen «Eisenbahn-Revue» zeigen. Es zeigt ein Prozessdiagramm, wie die SBB heute ihre Vorhaben planen und ausführen. Es heisst «Optimierungsprozess Betrieb und Planung». Wir bilden hier mit einem komplexen System einen Teil des Ganzen. Sie müssen wissen, diese vierte Teilergänzung passt in dieses Vorhaben hinein, in diese Entscheidungsfindung. Wenn Sie jetzt Teile herausbrechen oder verändern, dann müssen Sie sich der Konsequenzen auch entsprechend bewusst sein. Denn die SBB werden die Prozesslandkarte nicht aufgrund eines Entscheids des Kantonsrates Zürich anpassen und wir haben jetzt eine gute Vorlage.

Also machen Sie es wie die SVP-Fraktion, unterstützen Sie eine unveränderte Vorlage, also auch ohne den S-Bahnhof Höri, und Sie werden danach ein sehr gutes Ergebnis für den Kanton Zürich erhalten.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Das S-Bahn-System, das wissen wir seit 20 Jahren, ist ein Erfolg. Acht Jahre lang wurde die Planung einer vierten Teilergänzung vorgenommen, acht Jahre Planung, Vorarbeit und Vorbestellung, damit ein System mit der Eröffnung der Durch-

messerlinie, aber auch mit der Anpassung an die Glattalbahn, die dieses Jahr eröffnet wird, zusammenspielt und Sinn macht. Ein funktionierendes S-Bahn-System ist wesentlich für die Standortförderung, ist wesentlich für eine funktionierende Wirtschaft, ist aber auch wesentlich für eine rege Bautätigkeit im Umland der Städte Zürich und Winterthur. Wenn ich diese Vorlage und die unterschiedlichen Massnahmen in den Regionen anschau, dann sehe ich Wachstumsraten von mindestens 50 bis hin zu 550 Prozent Nachfragewachstum. Was heisst das? Das heisst nicht nur, dass die Mobilität zunimmt, das heisst, dass wir eine viel stärkere Verstädterung unseres ganzen Kantons haben und wir uns hier grundsätzlich fragen müssen: Welche Qualität der Mobilität wollen, können und müssen wir uns leisten? Es ist klar, gemäss Gesamtverkehrskonzept müssen wir den Modalsplit in Richtung des öffentlichen Verkehrs wesentlich stärken müssen. Aber bei einer kompletten Zersiedelung, die eine Veränderung unserer Kulturlandschaft zur Folge hat, müssen wir auch schauen, wie der Kanton Zürich in ein, zwei oder zehn Jahren aussehen soll.

1797 war das sogenannte Balladenjahr, in dem Friedrich Schiller und Wolfgang von Goethe einen Wettbewerb verschiedener Balladen geschrieben haben. Dieses Balladenjahr war sehr populär und hat heute noch Gültigkeit. In diesem Jahr wurde uns die Ballade des Zauberlehrlings vorgestellt. Der Zauberlehrling hatte die Aufgabe, den Zauberraum für den Hexenmeister aufzuräumen. Er übertrug einen Zauberspruch einem Besen und dieser Besen musste dann verschiedene grosse Eimer mit Wasser tragen und diesen Raum säubern. Diese Besen wurden immer effizienter, wurden immer schneller und stellten am Ende diesen Hexen- oder Zauberraum unter Wasser. Der Zauberlehrling konnte nicht mehr aufhören. Er zerschlug den Besen. Die kleinen Besen, die das Resultat waren, brachten noch mehr Eimer, noch mehr Wasser, es wurde immer mehr eine grosse Überflutung. Wenn ich jetzt dieses System anschau – wir haben eine Nachfrage, wir haben ein Angebot, wir haben noch mehr Nachfrage, wir haben noch mehr Angebote –, wo hört das auf und wo müssen wir uns auch langsam überlegen, ob es nicht auch eine Gültigkeit der Mehrwertabschöpfung gibt, die wir dringlich für die Bauherren dringend machen müssen? Und müssen wir jetzt nicht auch dringend anschauen, welche Form von Änderung wir in den Zonenplänen machen müssen?

Dies ist aber eine Debatte, die hier einen wichtigen Schritt machen wird, aber auch nachher, in den nächsten Jahren, debattiert werden muss. Wir sprechen aber über ein ausgeklügeltes System. Die vierte

Teilergänzung hat einen Viertelstundentakt in den Nahraum der Stadt Zürich. Sie hat, lieber Lorenz Habicher, fast die Halbstundentakt-Initiative vervollständigt, ausgenommen die Haltestellen Sihlwald und Zweideln, bei denen sowieso niemand weiss, wo das ist, haben wir einen integralen Halbstundentakt. Also, die sogenannte linke Verkehrspolitik macht Sinn.

Zusätzliches Rollmaterial mit 53 Doppelstöckern ist bestellt. Also wenn wir hier meinen, etwas kürzen zu können – das geht auch nicht. Insgesamt sind es also 6,5 Millionen Zugkilometer zusätzlich für den Kanton Zürich, eine 28-prozentige Steigerung gegenüber der Situation, die wir heute haben. Dass ein solches System ein cleveres, ausgeklügeltes Ergebnis ist, macht Sinn, denn acht Jahre Arbeit müssen wir ernst nehmen. Hier ist leider – man kann sagen: leider – der politische Handlungsspielraum relativ klein. Wir können sagen, wie toll es ist. Wir werden es auch tragen. Wir können auch kleinste Anpassungen machen.

Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass die Haltestelle Höri Sinn macht, nicht nur für die Gemeinde Höri, sondern auch für die Gemeinde Bülach. Denn wir haben hier hohe Wachstumsraten und müssen schauen, dass die Personen auf die Züge kommen und auch wieder aussteigen können.

Zu den Kritikpunkten: Da muss ich halt wirklich sagen, das Projekt ist so eine sorgfältige Vorarbeit des ZVV, dass man es fast nicht kritisieren darf. Aber etwas muss ich als städtische Bewohnerin deutlich sagen: Nicht nur der Bahnhof Wipkingen, aber auch die restlichen Stadtbahnhöfe, sei es Altstetten, Wiedikon, Tiefenbrunnen, Wollishofen oder Enge, werden in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen, hier brauchen wir eine stärkere Verdichtung und keine Entflechtung, wie es gerade mit dem Beispiel Wipkingen eingeläutet worden ist. Warum das so ist? Die Stadtbahnhöfe, aber auch diejenigen der ersten Peripherie, des Agglomerationsgürtels werden wegen des Arbeitsplatz- und Bevölkerungszuwachs an Bedeutung gewinnen. Hier macht es aber auch Sinn, zu verdichten.

Wir haben die Debatte zu diesem Bahnhof Wipkingen länger geführt in der KEVU und sind zum Schluss gekommen, dass wir ein Konzept brauchen für die stadtnahen und städtischen Bahnhöfe, aber dass wir das im Rahmen der Grundsätze zur mittel- und langfristigen Planung des ZVV nochmals aufnehmen. In diesem sehr ausgeklügelten System wollen wir keine weiteren Forderungen stellen, ganz im Gegenteil:

Wir gratulieren dem ZVV, nicht nur Dominik Brühwiler, ich gratuliere gerne auch dem Direktor Franz Kagerbauer für seine clevere Arbeit zusammen mit dem Volkswirtschaftsdirektor.

Was aber sehr zu denken gibt und darüber werden wir sicher im Dezember sprechen: Es ist schon jetzt abzusehen, dass es eine Kürzung im Rahmen des Sanierungsprogramms 2010 für einen Leistungsabbau geben wird. Das darf auf keinen Fall die vierte Teilergänzung tangieren. Und es darf auf keinen Fall der Wirtschaftsader für den Kanton das Blut zum Stocken bringen. Wir brauchen ein System, das funktioniert. Wir brauchen eine «Entstockung» und, da hoffe ich, lieber Ernst Stocker, dass du dich noch mehr einsetzt für ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem. Die vierte Teilergänzung ist schon jetzt ein Erfolg und wird bei der Eröffnung der Durchmesserlinie wirklich zum Grosserfolg werden.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Der ZVV stellt unbestritten seit vielen Jahren einen USP (*unique selling proposition, Alleinstellungsmerkmal*) für den Standort Zürich dar, und das soll auch so bleiben. Er ist – um ein Wort von Lorenz Habicher aufzunehmen – ein Qualitätsprodukt. Die zuständige Direktion legt uns eine vierte Teilausbaustappe vor, welche sämtliche Anpassungen vornimmt, die im Rahmen der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie, des Durchgangsbahnhofes notwendig und möglich sind. Das ist sehr zu begrüßen. Gleichzeitig ergeben sich einige Anpassungen, die – es wurde bereits darauf hingewiesen – zwiespältige Reaktionen auslösen. Auf der einen Seite ist man begeistert dort, wo eine Verdichtung des Angebotes erfolgt, auf der andern Seite ist man dort eher traurig, wo man feststellen muss, wie beispielsweise im Wehntal, dass die Anschlüsse in Zürich Hauptbahnhof nicht mehr so ideal sind wie bis anhin. Das führt uns zu generellen Überlegungen.

Wir haben ein hochkomplexes, fein austariertes System, das nun einige Schwächen zu zeigen beginnt. Schwächen, die darauf zurückzuführen sind, dass es in diesem Netz Schwachpunkte gibt. Schwachpunkte, die nicht unbedingt dort liegen, wo sie sich dann auswirken, sondern deutlich weiter entfernt. Das hat eine Minderheit in der KEVU bewogen, einen dieser Schwachpunkte mit einem Minderheitsantrag zu beseitigen; ich komme später darauf zurück. Die Mehrheit der FDP wird der vierten Teilergänzung ohne Minderheitsantrag zustimmen und

damit vermutlich auch die Voraussetzung für eine Mehrheit dieser Vorlage schaffen.

Nichtsdestotrotz, lassen Sie mich noch etwas zu den Überlegungen sagen, die auch bereits angeschnitten wurden: Wir haben ein grosses raumplanerisches Problem vor uns. Je weiter wir den ZVV in die Landschaft hinaus ausbauen, umso komplexer wird das System und umso mehr wird die Verstädterung des Kantons Zürich und der angrenzenden Kantone zunehmen. Dem können wir nicht begegnen, indem wir einfach nur das Netz nun einfrieren, sondern mit raumplanerischen Massnahmen. Dazu braucht es klare Vorgaben, wie und wo diese heute bestehenden Siedlungsgebiete verdichtet werden können. Und dies wiederum bedingt, dass wir von einigen lieb gewordenen Vorstellungen und Vorschriften Abschied nehmen. Das ist ein Auftrag an die Revision des Planungs- und Baugesetzes und den Richtplan, den Siedlungsrichtplan insbesondere. Diese Aufgabe muss unverzüglich an die Hand genommen werden, denn in der Querschnittsaufgabe der Sicherstellung des regionalen öffentlichen Verkehrs, die durch den ZVV und SBB erfolgt, zeigt sich nun klar, welche Defizite wir im Bereich der Raumplanung in diesem Kanton haben. Sie müssen unverzüglich angegangen und behoben werden.

Ich bitte Sie im Namen der FDP, der vierten Teilergänzung des ZVV zuzustimmen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die vierte Teilergänzung der S-Bahn ist eine Summe verschiedener grösserer und kleinerer Massnahmen, welche sich nahtlos in andere grössere Pakete wie das HGV (*Europäisches Eisenbahn-Hochleistungsnetz*), die ZEB und hauptsächlich natürlich die DML (*Durchmesserlinie*) einfügt oder diese ergänzt. Ich habe diesen Satz absichtlich möglichst unverständlich mit Abkürzungen formuliert, um zu zeigen, dass es doch einigen Aufwand braucht, um zu sehen, wer was wann finanziert und realisiert.

Für die Passagiere der S-Bahn ist das nicht ganz so entscheidend. Entscheidend ist vielmehr, dass auf dem ganzen Netz der Verkehr in genügender Kapazität störungsfrei stattfinden kann. Es sind drei Etappen vorgesehen, die jeweils auf den Fahrplanwechsel wirksam werden sollen. Die vierte Teilergänzung kennt reihenweise Gewinner, aber leider auch einen Verlierer. Verlierer ist der Bahnhof Wipkingen, und das ist unschön. Die Lücken sind aber mit anderen Massnahmen zu stopfen. Alle anderen Gebiete gehören zu den Gewinnern, auch das Wehntal.

Wir haben jetzt zwar eine andere Fahrplanlage, aber es ist ja bekannt, dass die S5 notorisch verspätungsanfällig, störungsanfällig ist. Und es ist wie beim Cisalpino: Dort hat man dann in der Regel mit einer Stunde Verspätung auch gleich wieder die Anschlüsse, und so hatten wir mit den 15 Minuten Verspätung schon die Anschlüsse an den nationalen Verkehr. Was wir aber gewinnen – bis Oberglatt klappt es ja in der Regel –, wir haben dafür einen Anschluss an Bülach, und das ist doch gerade so viel wert wie ein Anschluss nach Bern.

Es ist allerdings schon heute klar, dass der vierten Teiletappe weitere Etappen folgen werden, und das Geschäft 4660 skizziert bereits den nächsten groben Ausbauschnitt, mit Konsequenzen – vom Bahnhof Hardbrücke bis nach Wetzikon. Die vierte Teilergänzung soll im Dezember 2018 abgeschlossen sein. Wir haben die Vorlage in einem Punkt erweitert – wir haben es gehört – um die Haltestelle Höri sowie einen Minderheitsantrag zur Doppelspur zwischen Uster und Aathal.

Zur Haltestelle Höri: Als Grund genügt an sich der Charme der Gemeindepräsidentin von Höri (*Ursula Moor*), damit Sie das bewilligen. Es gibt aber natürlich noch handfestere Gründe. Zum Einzugsgebiet dieser Haltestelle gehört auch das Areal um die Kaserne Bülach. Im Prinzip könnte man dieser Haltestelle auch «Bülach Süd» sagen, weil der Bahnhof von Bülach am nördlichen Stadtrand liegt. Höri ist bekannterweise fluglärmgeschädigt. Es ist darum völlig klar, dass weitere Wohnbauten in Endhöri, wo diese Station zu liegen käme, kaum oder gar nicht möglich sind. Trotzdem versucht die Gemeinde Höri, die Gemeinde attraktiv zu erhalten. Und sie plant in dieser Gegend, in Endhöri, und sie sollte jetzt wissen, ob diese Station kommt oder nicht, die sowohl von der Gemeinde Höri wie auch von der PZU (*Planungsgruppe Zürcher Unterland*) seit Längerem gefordert wird. Das Einzugsgebiet, also Bülach Süd und Höri selber, reicht alleweil für eine gut frequentierte Haltestelle und eine Entlastung des Bahnhofs Bülach. Ich bitte Sie also, den Kommissionsantrag anzunehmen. Ich sage nichts zum Realisierungszeitpunkt. Mir ist schon klar, dass das jetzt nachträglich reinkommt. Das muss ja nicht unbedingt schon 2018 stehen, aber es sollte kommen.

Zum Minderheitsantrag bezüglich der Doppelspur UsterAathal. Es geht hier explizit nicht um eine Kapazitätserhöhung, sondern es geht darum, dass diese Strecke dafür berichtigt ist, dass sie Störungen für das ganze Netz verursacht. Mir ist aus der Beratung der Kommission vor allem der Begriff «Minüteler» hängengeblieben. Hier wird «minütetet». Und damit wird das ganze Netz sehr störungsanfällig. Es ist

einfach eine Tatsache, dass aus dieser Richtung die Störungen kommen. Das hat mit dem Nadelöhr Stadelhofen zu tun, aber auch mit dem Nadelöhr im Oberland. Es ist unbestritten, dass diese Doppelspur kommen muss, und wir sind der Meinung, dass die vierte Teilergänzung der sinnvolle Rahmen ist. Wie bei Höri: Ob das dann erst 2019 realisiert wird, ist eigentlich nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass die Projektierung jetzt rasch eingeleitet wird. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP stimmt der Vorlage ohne Wenn und Aber zu, wir lehnen also die Minderheitsanträge ab. Einmal mehr können wir uns auf eine sehr sorgfältige Vorarbeit des ZVV, aber auch des Amtes für Verkehr und ausnahmsweise auch jene der SBB abstützen. Vielen Dank. Für einmal bin ich also gleicher Meinung mit Lorenz Habicher, beim nächsten Geschäft wird das aber dann nicht mehr der Fall sein.

Eines vorweg: Alle Probleme des Zürcher ÖV werden mit der vierten Teilergänzung nicht gelöst. Ich meine damit nicht bloss die Notwendigkeit eines Brüttenertunnels. Wenn das Referendum gegen die 346 Millionen Franken ergriffen würde, hätte ich überhaupt keine Angst vor einem Volksentscheid. Das Volk würde mit Sicherheit einmal mehr einem hohen ÖV-Kredit zustimmen, das gleiche Volk, das aber «Schienen für Zürich» und einen sofortigen Halbstundentakt abgelehnt hat. Das Volk hat dadurch bewiesen, und zwar mehrfach, dass es zu unterscheiden weiss zwischen populistischen, teuren ÖV-Scheinlösungen und Lösungen, bei denen die Mittel effizient, gezielt und intelligent eingesetzt werden. Das Volk unterstützte immer sorgfältig ausgearbeitete Lösungen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis, Lösungen, die auch optimal mit anderen Vorhaben abgestimmt sind, zum Beispiel solchen des Bundes. Der Rahmenkredit für die vierte Teilergänzung erfüllt alle diese Bedingungen und ist optimal auf die Durchmesserlinie abgestimmt, ja, wurde bei jenem Kredit sogar gleichsam als Pflicht formuliert und hier drin deutlich zum Ausdruck gebracht. Die Durchmesserlinie stellt zusammen mit der vierten Teilergänzung einen eigentlichen Quantensprung in der Verkehrspolitik des Bundes und natürlich auch des Kantons dar. Für Winterthur stellt der Rahmenkredit sogar eine wichtige Jahrzehntinvestition dar.

Wir stehen mit diesem Kredit auch aus einem andern Grund in der Pflicht, und zwar sowohl die Gegner als auch die Befürworter der Volksinitiative «Schienen für Zürich». Schade, dass der Kantonsrat

dieses Geschäft nicht vor der letzten Abstimmung behandeln konnte. Dies hätte zur Versachlichung der Diskussion beitragen können. Warum? Die vierte Teilergänzung stellt zusammen mit Massnahmen des Bundes – ZEB und HGV – gleichsam den Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Schienen für Zürich» dar. Alle diese Massnahmen schaffen zusätzliche Kapazitäten zwischen Oerlikon und Winterthur, nicht zuletzt aber Kapazitäten im Knoten Winterthur selber. Aus der vierten Teilergänzung wird zum Beispiel die Perronverlängerung von Gleis 1 und 2 im Hauptbahnhof Winterthur bezahlt, zwei Verbesserungen, die ausschliesslich der S-Bahn zugutekommen, indem sie längere Züge, also wiederum mehr Kapazitäten auf einer Strecke ermöglichen. Ohne die Kapazitätsverbesserungen im Hauptbahnhof Winterthur, zum Beispiel in Form des Durchbindens der S12 nach Schaffhausen oder in Form einer neuen S11 und S24 nach Weinfelden und Wila, wären sowohl ein Brüttenertunnel als auch vier Schienen für Zürich blanke Fehlinvestitionen. Wenn die vierte Teilergänzung angenommen wird, bleibt nur noch eine von drei direktdemokratischen Bremsen oder Hindernissen vor einem langfristig nötigen Brüttenertunnel. Es bleibt dann nämlich nur noch die Standesinitiative von Martin Farner. Das grösste Hindernis war aber die Volksinitiative «Schienen für Zürich».

Und damit bin ich beim Bund. Mit der vierten Teilergänzung sind längst nicht alle Probleme gelöst. Vorerst muss die krasse Diskriminierung des Kantons durch den Bund beseitigt werden, der für die ersten zwei Etappen bloss 35 Prozent statt 40 Prozent aus dem Agglo-Programm bezahlen will. Der Bund ist auch in der Raumplanung gefordert, wenn die vierte Teilergänzung nicht zur weiteren Zersiedelung beitragen soll. Thurgauern, Sankt Gallern und Schaffhausen wird nämlich die Bahnfahrt nach Zürich jetzt noch mehr erleichtert. Das ist gut so, sofern dies nicht zu einer Flucht, zum Beispiel in den grünen Thurgau, beiträgt. Es genügt nicht, dass der Kanton Zürich eine vorbildliche Siedlungsplanung betreibt, wenn der Thurgau aber genau das Gegenteil macht und auch mit einem besseren Bahnangebot noch mehr ins Grüne lockt. Hausaufgaben des Bundes sind weiterhin beim Unterhaltsstau und beim Güterverkehr zu erledigen. Es muss mehr Güterverkehr auf die Schiene. Und damit sind wir wiederum beim Bahnknoten Winterthur, der auch nach 2018 nicht viel mehr Güterverkehr zulässt, auch mit einem Brüttenertunnel nicht. Das Kapazitätsproblem Winterthur ist also mit der vierten Teilergänzung nicht gelöst, vor allem, wenn wir die ganze Transportkette anschauen, also auch den Feinverteiler mit den schwierigen Umsteigebeziehungen. Ich

frage mich, ob der VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*) dies auch erst 14 Jahre zu spät merkt, so wie bei der Kapazitätssteigerung zwischen Oerlikon und Winterthur.

Zum Minderheitsantrag von Benno Scherrer nehme ich später Stellung.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Der ZVV soll ausgebaut werden, das ist unbestritten, denn die Zuwachsraten im Verkehr allgemein und auf dem Netz des ZVV sind gewaltig. Die vierte Teilergänzung ist das regionale Ergänzungspaket zur Durchmesserlinie. Diese zusätzlichen Kapazitäten sind nur dann nutzbar, wenn auch die Zufahrtsstrecken ausgebaut werden. Nur so können möglichst viele Regionen von verbesserten Verbindungen profitieren. Dafür sind etwa 350 Millionen Franken, abzüglich Bundesgelder, einzustellen. Ein Teil der Kosten wird vom Bund übernommen werden, der Beschluss steht noch aus.

Wir Grünliberale stehen hinter dem ZVV. Sein Angebot ist gut und durchdacht. Sein Ausbau ist dringend. Und wenn wir es wirklich ernst meinen mit mehr Verkehrszuwachs auf der Schiene statt noch mehr auf der Strasse, dann ist der Ausbau notwendig. Immerhin war es im Kanton Zürich möglich, das Verkehrswachstum mehrheitlich über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Nun stösst der ZVV aber wirklich an seine Kapazitätsgrenzen; dies trotz eines beträchtlichen Angebotsausbaus bereits in den vergangenen Jahren. Wir Grünliberale setzen auf den ZVV, um das Verkehrswachstum aufzufangen, deshalb unterstützen wir den Rahmenkredit.

Nun liegen ja zwei Anträge vor. Einer, welcher den Kredit wieder auf den von der Regierung eingesetzten Betrag zurücknehmen will – von der SVP – und einen, der eine massive Aufstockung verlangt – von den Grünliberalen. Wir werden diese beiden Minderheitsanträge unterstützen und ich spreche gleich jetzt dazu.

Wir sind der festen Überzeugung, dass wir dort investieren müssen, wo für möglichst viele Zürcherinnen und Zürcher ein möglichst grosser Nutzen erzielt werden kann. Das garantieren zuerst einmal der Regierungsrätliche Antrag und dann der Minderheitsantrag für die Doppelspur zwischen Uster und Aathal. Dasselbe gilt nicht für die 10 Millionen Franken, welche zusätzlich eingestellt werden sollen für die Station in Höri. Diese bringt wohl wenigen Reisenden einen Nutzen. Es ist anscheinend so, dass die Höremer Bauern im 19. Jahrhundert keinen Beitrag für einen Bahnhof an die Gesellschaft bezahlen wollten

und seither gibt es auch keinen Halt für die gut 2000 Einwohner. Es verkehrt aber mindestens halbstündlich ein Bus, der erst noch das entferntere Oberhöri besser anschliesst. Die Bevölkerungsdichte im Umkreis einer neuen Station Höri, auch wenn sie jetzt Bülach Süd heissen sollte, scheint uns nach einer vertieften Prüfung einfach ungenügend für eine neue Haltestelle, die nicht prioritär ist. Es ist auch so – es wurde gesagt –, dass in Höri wegen der Flugbewegungen gar nicht mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen ist. Für alle S-Bahn-Reisenden nördlich von Höri führt ein Halt zu einer Fahrzeitverlängerung. Selbst die Auswirkungen auf die Fahrpläne – ein zusätzlicher Halt kostet etwa zwei Minuten – und auch die Lage der Doppelspurinseln nördlich von Bülach sind noch nicht im Detail geklärt. Der Halt in Höri, wenn auch im Richtplan eingetragen, war im Zusammenhang mit diesem Geschäft nicht thematisiert, auch nicht vorgängig geprüft worden. Man sollte das vorgängig machen und dann eventuell in einer weiteren Ergänzung aufnehmen.

Ganz im Gegensatz dazu der Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal. Das wurde vorgängig geprüft, und zwar im Zusammenhang mit einem von mir, gemeinsam mit Grünen und Freisinnigen eingereichten Postulat. Deshalb habe ich im Zusammenhang mit dieser vierten Teilergänzung einen Antrag auf Erhöhung des Rahmenkredits um 110 Millionen Franken eingereicht; dies, nachdem das Postulat im Zusammenhang mit diesem Geschäft zur Abschreibung empfohlen wurde. Man war ja in diesem Rat bereit, das Postulat entgegenzunehmen, es ohne Diskussion zu überweisen. Das Anliegen war also allen Fraktionen eine vertiefte Prüfung wert. Und diese vertiefte Prüfung hat ergeben, dass es keinen Doppelspurausbau zwischen Uster und Jona durchgehend braucht, denn wir haben nach einer Priorisierung nach Kosten und Nutzen gefragt, sondern dass ein Ausbau zwischen Uster und Aathal für etwa 110 Millionen Franken das beste Resultat bringt, weil es die Betriebsstabilität ganz massiv erhöhen würde.

Die S5-Strecke ist eine der Paradestrecken des ZVV. Die Region Uster/Oberland gehörte auch von Anfang an – das müssen wir zugeben – immer zu den Hauptprofiteuren unseres Verkehrsverbundes in Bezug auf Erschliessung und Fahrplanangebot. Seit Dezember 2007 haben wir den durchgehenden Viertelstundentakt bis Rapperswil. Die Linien auf diesem Korridor sind auch ausgesprochen erfolgreich. Nun hat man sogar nach Möglichkeiten für einen weiteren Angebotsausbau gesucht, eine S25 schwirrt in den Köpfen herum. Diese lässt sich aber nicht verwirklichen, weil Doppelspurlücken bestehen. Und vor allem

ist diese Paradestrecke, weil Doppelspurlücken bestehen, sehr verspätungsanfällig. Zwischen Uster und Aathal müssen sich S5, S14 und S15 ein Gleis für beide Fahrrichtungen teilen. Daher führt jede kleine Verspätung in die eine Richtung zu grösseren Folgeverspätungen in die andere Richtung. Die Fahrplanstabilität kann daher gerade in den Spitzenzeiten nicht garantiert werden. Die Verspätungsstatistik des ZVV zeigt, dass die S5 am wenigsten pünktlich ist. Am dritt- und viertwenigsten pünktlich sind S9 und S14, welche auch das Oberland bedienen. Es gibt also einen regionalen Engpass, wobei – auch das will ich sagen – ich anerkenne und staune, wie pünktlich die S-Bahnen trotz dieses Engpasses im Allgemeinen und selbst im Oberland verkehren.

Diese Verspätungen aber verschärfen dann zusätzlich den Kapazitätsengpass im Bahnhof Stadelhofen. Kurz: Wir haben Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz, und das ohne Fremdeinwirkung von Güterzügen oder Fernzügen. Es geht also nur mit einem weiteren Ausbau der Doppelspur und die Notwendigkeit dieses Ausbaus ist erkannt und auch im Richtplan eingetragen. Mittelfristig muss hier ohnehin investiert werden. Sagen Sie deshalb jetzt und hier Ja zu diesem Ausbau! Man hat 2001 den Entscheid «Durchmesserlinie» getroffen, mit dem Ziel, Kapazitätsengpässe zu beheben. Und die vierte Teilergänzung ist das regionale Ergänzungspaket. Der Doppelspurausbau S5 entspricht genau diesem Ziel und er passt ins Konzept der Teilergänzung. Unterstützen Sie diesen Antrag.

Wir Grünliberale werden der Vorlage aber in jedem Fall zustimmen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die EVP-Fraktion wird im Grundsatz selbstverständlich dieser Vorlage zustimmen. Der Rahmenkredit ist notwendig, damit der Nutzen der Durchmesserlinie für den ganzen Kanton optimal genutzt werden kann. Bereits bei der Bewilligung der Durchmesserlinie wurde gesagt, dass diese vierte Teilergänzung notwendig ist. Wir haben auch in vergangenen Abstimmungen immer wieder der Bevölkerung gesagt, dass dort, wo Engpässe bestehen, wo noch kein Halbstundentakt besteht, der Halbstundentakt kommen wird. Und selbstverständlich gibt es auch Regionen – da komme ich dann später noch dazu –, die eigentlich noch gar nichts haben.

1990 wurde die S-Bahn eingeführt. Das Passagieraufkommen hat sich inzwischen zweieinhalb Mal vergrössert und wir gehen davon aus, dass 25 Prozent Zunahme in den nächsten Jahren nicht auszuschlies-

sen ist beziehungsweise eingeplant werden muss. Wenn dem so ist, dann ist auch klar, dass die Investitionen für den öffentlichen Verkehr mit dieser vierten Teilergänzung nicht abgeschlossen sind, sondern dass sie eine Zwischenstation darstellen wird. Wir müssen aber schauen – und das ist unser Hauptanliegen –, dass der Halbstundentakt flächendeckend vorhanden ist und dass dort, wo Querverbindungen, zum Beispiel von Oberglatt nach Bülach, nicht vorhanden sind, diese endlich realisiert werden. Wir dürfen uns nicht verzetteln und Wünschbares mit Notwendigem verwechseln im heutigen Stadium. Wie das später aussieht, können wir auch später beurteilen.

So wurde in der Angebotsentwicklung zum Beispiel die Verbindung ins Zürcher Oberland mit Investitionen im Säuliamt und im Furttal stark verbessert. Dort wurde nicht für jene Regionen investiert, sondern für das Oberland. Und die Pünktlichkeitsstatistik zeigt, dass im Oberland Verzögerungen durchaus gegeben sind, aber wir sprechen hier von zwei, drei, vier Minuten, und sie wurden in den vergangenen Jahren ganz stark reduziert. 410 Millionen Franken zu investieren, um solche Ungenauigkeiten zu beheben oder mehr Stabilität zu wünschen, finde ich eine Verschleuderung der Gelder, zumal man davon ausgehen muss, dass wenn wir dort 110 Millionen Franken investieren, diese nicht einfach zusätzlich gesprochen werden, sondern – das wurde ja jetzt vom ZVV gesagt – dass wir an anderen Orten selbstverständlich kürzen werden. Ich bin nicht bereit, zugunsten einer Pünktlichkeitsstatistik oder -stabilität oder wie auch immer man das nennen will, echte Dienstleistungen abzubauen beziehungsweise nicht zu ermöglichen, die notwendig sind. Daher wird die EVP-Fraktion diesen Minderheitsantrag geschlossen ablehnen.

Nun kommen wir zum Bahnhof Höri. Die charmante Präsidentin ist das eine, die Vorlage das andere. Die Mehrkosten sind ein Mehrheitsantrag. Ich habe dem auch zugestimmt, war auch zugebenermassen ein wenig erstaunt, dass er mehrheitsfähig wurde. Da hätten die wenigsten gedacht, dass das so ist. Aber selbstverständlich stehe ich dahinter. Es ist nur eine Minderheit der Fraktion, eine starke Minderheit, die primär aus mir besteht. Der Rest der Fraktion wird das nicht gleichermaßen unterstützen, wie ich das aus lokaler Sicht tun werde. Aber selbstverständlich ist der Bahnhof Höri in Zukunft gesehen auch eine Investition, die notwendig ist. Darum werde ich sie unterstützen, die EVP-Fraktion wird sie aber zum Grossteil ablehnen.

Der Kreditvorlage als Ganzes stimmen wir aber zu.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Alles in allem begrüsse auch ich diese Vorlage, wie sie unsere Fraktionssprecherin Sabine Ziegler eindringlich vorgestellt hat. Erlauben Sie mir jedoch noch eine Bemerkung aus der Sicht eines Anwohners und Benutzers eines Quartierbahnhofs in der Stadt Zürich, der mit der heutigen Vorlage der vierten Teilergänzung zu den Verlierern gehört, wie es der Kommissionspräsident selber ausgeführt hat.

Zürich Wipkingen wird heute mit drei S-Bahnlinien im Halbstundentakt bedient, was mit dem heutigen Fahrplan so in etwa viertelstündigen Verbindungen zum Hauptbahnhof und nach Oerlikon führt. Mit diesem Angebot ist das Quartier sehr zufrieden. Gemäss Vorlage des Regierungsrates wird Wipkingen neu nur noch mit einer neuen Linie im Halbstundentakt bedient. Die heutigen drei Linien werden alle durch die Durchmesserlinie geführt. Sie mögen nun einwenden, die übergeordneten Interessen des Kantons wiegen schwerer als die eines kleinen Quartiers. Ganz so einfach ist es nicht. Die Station Wipkingen hat mit den angrenzenden Quartieren, für die der Bahnhof Wipkingen die nächste S-Bahn-Haltestelle ist, ein Potenzial von 35'000 Bewohnern und 30'000 Beschäftigten. Bewohner, Beschäftigte, Berufsschülerinnen und Berufsschüler und Personen, die im Raum Escher-Wyss-Platz in den Ausgang gehen, wären von diesem Abbau betroffen. Wenn wir über die Zürcher Bahnhöfe in den Quartieren sprechen, dürfen wir diese vielfältige Nutzung nie vergessen. Wipkingen ist, was das Umsteigen betrifft, so etwas wie ein Stadelhofen im Kleinformat. Eine Verlagerung auf das Netz der VBZ mit ihrem heute am Anschlag stehenden Busnetz ist keine Alternative. Es gab deshalb auch eine Petition mit über 1000 Unterschriften aus dem Quartier, die die Beibehaltung des heutigen Angebotes fordert und im letzten Jahr eingereicht wurde. Inzwischen gab es auch Gespräche von Quartiervertretern mit dem ZVV und auch in der KEVU war dies offensichtlich ein Thema. Doch eine befriedigende Lösung gibt es bis heute nicht.

Die naheliegendste Lösung wäre, eine der drei heutigen Linien weiterhin über die bisherige Strecke zu führen. Das kostet nicht mehr und die Bedienung der Durchmesserlinie ist immer noch grossartig. Denkbar wäre hier etwa die S2. Dem Vernehmen nach ist man auch im Kanton Schwyz und im Glarnerland mit der Fahrplanverschiebung und der damit verbundenen nur noch stündlichen Anbindung von Schübelbach, Reichenburg und Bilten an die S2 gar nicht glücklich. Wir bitten deshalb den Regierungsrat, diese Frage nochmals zu prü-

fen. Zehntausende von S-Bahn-Benutzerinnen und -Benutzern danken es Ihnen.

Ursula Moor (SVP, Höri): Als Gemeindepräsidentin von Höri freue ich mich, dass meine Gemeinde in diesem Saal, wie schon lange nicht mehr, erwähnt wird. Damit gebe ich Ihnen meine Interessenbindung bekannt und bedanke mich bei meinem Unterländer Kollegen Röbi Brunner (*Robert Brunner*), der den Höremer Bahnhof in der Kommission wieder angestossen hat.

Die Gemeinde Höri liegt mit dem Ortsteil Endhöri direkt an der Bahnlinie Zürich–Bülach–Schaffhausen. Der Gleisabschnitt zwischen Niederglatt und Bülach ist die längste Strecke der S5 von Zürich bis Bülach ohne eine Haltestelle. Die Gleise führen direkt an einem Quartier vorbei, das mit der Stadt Bülach nahezu zusammengebaut ist. Es sind genügend freie Flächen für eine Haltestelle und die dazugehörigen Erschliessungsbauten vorhanden. Das Quartier wie auch die ganze Region könnte von einer S-Bahn-Haltestelle enorm profitieren.

Mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn verbessert sich das Bahnangebot für das Unterland. Dieses sieht vor, dass die S15/S9 zwischen Zürich und Oberglatt den Viertelstundentakt bilden. Nach Bülach wird in den Hauptverkehrszeiten die beschleunigte S3 geführt. Letzteres vermag allerdings für das Zentrumsgebiet Bülach nicht befriedigen. Das Ausweichen auf direktere und schnellere Busverbindungen in die Region und an den Flughafen scheitert an den bereits heute bestehenden, hohen Verkehrsfrequenzen auf dem Strassennetz. Insbesondere eine Verdichtung der Busfahrpläne während der Hauptverkehrszeiten ist nicht möglich, da die Fahrpläne zumindest im Raum Bülach oft bereits heute teilweise nicht eingehalten werden können. Bülach als Busspinne auszubauen, ist nicht möglich.

In diesem Zusammen muss die S-Bahn-Haltestelle in Endhöri betrachtet werden. Der Bahnhof Bülach liegt im Norden der Stadt. Der Süden der Stadt mit den dazugehörenden Zentrumsentwicklungsgebieten Bülach Süd, Bachenbülach und Endhöri sind nur mit langen Busverbindungen an den S-Bahnhof Bülach im Norden angebunden. Mit einer S-Bahn-Haltestelle Endhöri auf dem Grenzgebiet Bülach–Höri, gleich bei der Kaserne des Waffenplatzes Bülach Kloten gelegen, kann eine ausgezeichnete Alternative zum geplanten Ausbau der Busverbindungen in der Region geboten werden. Insbesondere auch für die geplante Erweiterung der Arbeitsplatzgebiete in den fluglärmbelasteten Sied-

lungszonen, anstelle von Wohnsiedlungen, ist die S-Bahn-Haltestelle eine dringend benötigte Infrastrukturbaute des öffentlichen Verkehrs. Dies die Beurteilung des Höremer Gemeinderates, der dieses Anliegen auch bei diversen Eingaben gefordert hat, so zum Beispiel im PZU-Schlussbericht, im Schlussbericht zu den Perimeter-Gesprächen zum SIL-Prozesse (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*), in der Anhörung zur Richtplan-Vorlage oder letztmals am 31. August 2010 im regionalen Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion.

Gut Ding will Weile haben – oder die Hoffnung stirbt zuletzt, so könnte man die Forderung der Höremer nach einer SBB-Haltestelle auf ihrem Gemeindegebiet betiteln. Denn nicht nur die heutige Behörde befasst sich sehr intensiv mit dieser Thematik. Bereits in den Jahren zwischen 1930 und 1950 gab es eine von der Gemeindeversammlung Höri eingesetzte Kommission für eine SBB-Haltestelle. Zuerst war die Gemeinde mit knapp 500 Einwohnern zu klein. Später hiess es, der Doppelspurausbau müsse zuerst realisiert werden, was 1980 geschah. Und zu guter Letzt gab es für Höri keine Haltestelle, weil zuerst der Hauptbahnhof Zürich erweitert werden müsse. Sie sehen, die Höremer Bevölkerung wartet schon sehr lange auf ihre S-Bahn-Haltestelle und wurde immer wieder mit neuen Argumenten abgespiessen. Nie war es der richtige Zeitpunkt für unsere Forderung. Ich frage Sie: Wann dann, wenn nicht heute?

Stimmen Sie deshalb für eine S-Bahn-Haltestelle in meiner Gemeinde. Die Höremer Bevölkerung wird es Ihnen danken.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Nachdem nun bereits über zehn Rednerinnen und Redner ihre Meinung zur vierten Teilergänzung der S-Bahn abgegeben haben, ist meiner Meinung nach das meiste oder Wichtigste schon gesagt. Die FDP-Fraktion hat, wie Sie bereits von Gabriela Winkler gehört haben, einstimmig beschlossen, dem Rahmenkredit von rund 336 Millionen Franken zuzustimmen. Die Minderheitsanträge werden wir aber nicht unterstützen, da die Mehrheit der Fraktion der Meinung ist, dass die Mehrkosten für den Ausbau des Abschnitts Uster–Aathal zum heutigen Zeitpunkt die Vorlage sprengen würde. Das heisst aber nicht, dass die FDP gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist, sondern wir unterstützen diesen, aber zu einem späteren Zeitpunkt, in einer der nächsten Ausbautetappen.

Als Kommissionsmitglied ergreife ich aber die Gelegenheit, den Verantwortlichen zu danken für die Ausarbeitung dieser Vorlage. Wir ha-

ben bereits heute hier im Kanton Zürich das dichteste und bestfunktionierende öffentliche Verkehrsnetz der Welt. Mit der vierten Teilergänzung werden wir nahezu perfekt.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich spüre hier auch ein bisschen das Sparkorsett des Kantons bei diesem Rahmenkredit für die vierte Teilergänzung, das dürfen wir nicht wegdiskutieren und das ist schade. Denn die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs und des ZVV im Kanton darf nicht gefährdet werden, auf keinen Fall. Wir haben es gehört, es sind Kürzungen im Programm. Die SP wird sich dagegen wehren. Der Bahnhof Wipkingen und das Wehntal sind das erste Zeichen eines Abbaus, mir graut davor. Ich hoffe, es bleibt die Ausnahme. Ich habe bisher immer gedacht: Status quo im ZVV ist schon ein bisschen Rückschritt. Das müssen wir auf jeden Fall behalten und wir können da zusätzlich ausbauen. Jetzt bin ich eines Besseren belehrt worden. Ich kenne die Situation im Wehntal. Schauen Sie ins Statistische Jahrbuch: Die schlechte Verbindung auf jedem zweiten Zug mit Umsteigen in Oberglatt hat dazu geführt, dass im Wehntal die Motorisierung mit Autos – jede Familie kauft sich da ein Zweitauto, weil der ÖV wirklich nicht attraktiv ist – zugenommen hat.

Heute habe ich ausnahmsweise Freude gehabt an Lorenz Habicher und der SVP. Das ist gar selten der Fall oder wahrscheinlich noch nie vorgekommen. Denn früher hat sich die SVP – das dürfen wir nicht vergessen, denn das ist meine Morgenröte heute, obschon es schon Mittag ist –, früher hat sich die SVP jeweils auf den ZVV eingeschossen und hat Rahmenkreditkürzungen beantragt, wissen Sie das noch? Jetzt bin ich ganz froh, dass die letzten Mohikaner gegen den öffentlichen Verkehr ihr Kriegsbeil eingegraben haben, hoffentlich ganz, ganz tief im Boden. Denn der ZVV ist eine Marke erster Güte. Ich gebe ihr ein Triple-A-Rating, und dagegen kann man nichts machen.

Links-grün, lieber Lorenz Habicher, hat in den letzten Volksabstimmungen sicher mit Initiativen neue Ideen lanciert, im Sinne eines noch besseren ÖV, ich sehe das anders. Die Halbstunden-Initiative war insofern erfolgreich, als dadurch Verbesserungen im Angebot aufgenommen werden konnten, das haben wir heute gehört. Doch alles ist denkbar, Sparen ist öde.

Vielleicht noch ein Tipp an den ZVV, dass es intelligentere Möglichkeiten gibt, Ressourcen besser auszunutzen: Der ZVV könnte sich übrigens wieder einmal damit befassen und überlegen, ob er nicht in Zu-

kunft in Randgebieten und auch in extremen Randzeiten einen Rufbus, einen Rufbus ähnlich wie in Frauenfeld, im Appenzell oder im Wallis, einführen könnte. Dort werden individuelle Lösungen geführt und das ist sehr kostengünstig. Ich will auch keine leeren S-Bahnen oder überhaupt, dass öffentlicher Verkehr leer herumfährt. Sie kennen auch den Public Car der Post. Warum ist das im Kanton Zürich nicht möglich? Sonst bin ich der Komplimente voll für den ZVV. Ich schliesse mich an, erwarte einhellige Zustimmung zum Rahmenkredit und bin im Übrigen natürlich auch der Meinung, dass Höri mit seinem grossen Anteil an Zentrumslasten – ich meine den Flughafen – hier ein klares Votum zur Kenntnis nehmen kann, dass wir ihm einen S-Bahnhof finanzieren.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich komme jetzt gleich nochmals zu Höri. Obwohl ich diesen Antrag in der Kommission eigentlich unterstützt habe, denke ich, dass ich gescheiter geworden bin in der Zwischenzeit; ich nehme es zumindest an. Gabriela Winkler hat es relativ klar gesagt: ein raumplanerisches Problem. Ein raumplanerisches Problem ist unter anderem eben auch die S-Bahn. Nicht dass die S-Bahn eigentlich die Verursacherin ist, aber wenn wir die S-Bahn irgendwo hinführen, wird schlagartig die Siedlung ausgebaut. Und da muss man sich tatsächlich fragen, ob wir das dort wollen – Ursula Moor und andere Regionalvertreter werden es natürlich vehement befürworten –, ob man tatsächlich in diesen Hauptschneisen des Flughafens Zürich noch mehr Menschen ansiedeln will. Also ich glaube, das ist eine Frage, die noch relativ wenig angesprochen wurde in dieser Debatte. Aus diesem Grund kann ich diesen Antrag nicht mehr unterstützen.

Es gibt natürlich auch noch die Frage der Fahrplanstabilität, sie wurde auch angesprochen. Was Kollege Benedikt Gschwind und Kollegin Sabine Ziegler schon gesagt haben, ich denke, es ist sehr, sehr wichtig, dass wir die Gelder im ÖV vor allem jetzt auch dort einsetzen, wo sie dringendst gebraucht sind, und das ist der Grossraum Zürich, das sind die Stadtbahnhöfe in der Kernstadt, das sind die Stadtbahnhöfe in den Agglomerationen. Besten Dank.

Regierungsrat Ernst Stocker: Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich sieht vor, dass 50 Prozent des zusätzlichen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden sollen. Wenn wir das wol-

len – und wir vom Regierungsrat wollen das –, dann brauchen wir ein gutes öffentliches Verkehrsnetz. Mit dem Volksentscheid zur Durchmesserlinie wurde bereits 2001 die Weiche für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gestellt. Seit neun Jahren wird jetzt gebaut und man sieht und hört es überall rund um den Bahnhof und auch gegen Oerlikon zu. Damit wir diese Durchmesserlinie – ich sage Ihnen, es ist ja fast ein Jahrhundertwerk neben dem NEAT-Durchstich – jetzt in Zürich realisieren können, brauchen wir die vierte Teilergänzung zwingend. Die Kreditvorlage der vierten Teilergänzung umfasst Staatsbeiträge an die SBB-Infrastruktur im Rahmen der 336,6 Millionen Franken. Sie beinhaltet zahlreiche Einzelmassnahmen in der Region zugunsten der S-Bahn. Im gleichen Zeithorizont bis 2018 erfolgen ausserdem umfangreiche Infrastrukturausbauten im Fernverkehr, die nationalen Kreditbeschlüsse des Anschlusses an das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn, und andererseits die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, beides Massnahmen des Bundes und des Kantons Zürich. Das sind Vertragsbestandteile, die im Rahmen des Durchmesserlinie-Vertrags abgeschlossen wurden. Deshalb werden in unserem Raum für rund 3,3 Milliarden Franken bis ins Jahr 2018 Ausbauten vorgenommen.

Ebenfalls eingebunden in diese Ausbauten sind die Nachbarkantone. Ich glaube, das ist sehr erfreulich, dass die Nachbarkantone sich an diesen Ausbauten beteiligen. Das ist eigentlich ein ganz neues Gefühl, das Zürich hier entwickeln konnte, dass es mit den Nachbarn zusammen in gutem Einvernehmen Bahnausbauten vornehmen kann. Und auch die zusätzlichen Mittel, die für die Verzinsung dieser Massnahmen noch nötig wurden, weil der Bund hier noch Mittel braucht, wurden von verschiedenen Kantonen bereits anstandslos gesprochen. Ich denke, das ist ein gutes Zeichen.

Die vierten Teilergänzungen sind demzufolge ein unverzichtbarer Baustein des Gesamtkonzeptes. Das Paket ist ausgewogen und wie ich den Voten entnommen habe, ist auch der grösste Teil hier im Rat dieser Meinung. Sie berücksichtigen die Vorgaben der Angebotsverordnung und sind auch ein direkter Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Halbstundentakt für alle».

Auch der Bund anerkennt die Bedeutung der vierten Teilergänzung. Sie gehört zum Agglomerationsprogramm Verkehr und der Bund wird sich darüber hinaus noch speziell daran beteiligen. Wir wissen es – Benedikt Gschwind hat es gesagt –, es gibt nicht nur Gewinner in diesem Ganzen. Der Bahnhof Wipkingen ist auch für uns ein Wermuts-

tropfen, das sagen wir hier offen. Wir und insbesondere der ZVV haben Lösungen geprüft, es ist nicht ganz so einfach, wie es hier dargestellt wurde. Aber ich versichere Ihnen, wir werden es weiterhin im Auge behalten. Aber es ist sehr schwierig, eine gute und auch bezahlbare Lösung zu finden.

Zu den Minderheitsanträgen. Der Regierungsrat lehnt beide Anträge ab. Ich werde im Rahmen der Minderheitsantragsdebatte noch speziell zu den Anträgen Stellung nehmen. Wenn ich die Debatte verfolgt habe, sind vielfach die Worte «Mobilität» – wie viel Mobilität wollen wir? – oder «Raumplanung» gefallen. Wer soll das bezahlen? Der Staat oder die Benutzer? Ich denke, diese Diskussion muss noch geführt werden. Aber ich möchte meinen, die vierte Teilergänzung sei der falsche Ort dazu. Aber wir müssen diese Probleme noch diskutieren.

Ich bitte Sie, der vierten Teilergänzung zuzustimmen, wie der Regierungsrat dies beantragt hat. Ich bin überzeugt, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich eine Erfolgsgeschichte ist, und Sie können heute ein weiteres Kapitel dazu schreiben. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Hier liegen zwei Minderheitsanträge von Lorenz Habicher, Zürich, und Mitunterzeichnenden und von Benno Scherrer Moser, Uster, und Mitunterzeichnenden vor. Wir stimmen zuerst über den Minderheitsantrag von Benno Scherrer ab. Danach stelle ich den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher dem Kommissionsantrag gegenüber.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, John Appenzeller, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an die SBB AG für den Ausbau der 4. Teilergänzungen wird ein Rahmenkredit von Fr. 336'555'000 (einschliesslich MWSt) zulasten des Verkehrsfonds bewilligt.

Minderheitsantrag Benno Scherrer Moser, Robert Brunner, Barbara Angelsberger (in Vertretung von Antoine Berger), Gabriela Winkler:

Erhöhung des Rahmenkredits um Fr. 110'000'000 für die Erstellung einer durchgehenden Doppelspur Uster–Aathal.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wie Sie sehen, haben wir den ursprünglichen regierungsrätlichen Antrag aufgenommen und beantragen Ihnen einen Rahmenkredit von 336'555'000 Franken. Der Differenzbetrag zur Kommissionsmehrheit ist eigentlich die S-Bahn-Station Höri, diese 10 Millionen Franken. Die Kommissionsmehrheit hat Höri für nötig erachtet, dagegen sprechen aber mehrere Punkte.

Erstens: Der ZVV baut keine S-Bahn-Haltestellen. SBB und Gemeinden sind dafür zuständig.

Zweitens: Für 10 Millionen Franken wird Höri keine Haltestelle erhalten. Dieser Betrag ist aus der Luft gegriffen und es ist heute eine grobe Täuschung, zu behaupten, dass Höri mit 10 Millionen Franken in einem Rahmenkredit zur vierten Teilergänzung schlussendlich eine S-Bahn-Haltestelle bekommt.

Zum Weiteren ist die Anbindung nicht gesichert, die fahrplantechnisch unsinnig wäre und zu Problemen führt. Die Stabilität des Dachfahrplans würde dort leiden. Sie sehen, wir haben gute Argumente. Die Präzisierung zu unserem Antrag ist: Streichung des Rahmenkredits um 10 Millionen Franken, damit diese S-Bahn-Station nicht realisiert wird.

Ich möchte noch kurz zum Votum von Marcel Burlet Stellung nehmen. Es stimmt, dass die SVP-Fraktion schon den Rahmenkredit für den ZVV, den Betriebsgewinn, kürzen wollte; das stimmt. Aber bitte beachten Sie: Wenn Sie die Berichte zur Kreditausschöpfung lesen, dann hat der ZVV in diesem Jahr, in dem wir die Kürzung eigentlich beantragt haben, den Rahmenkredit auch nicht ausgeschöpft. Der ZVV blieb sogar weit unter unserem beantragten Kürzungsantrag. Somit waren wir nicht weit entfernt von der Realität und haben das Richtige gemacht. Sie haben Geld eingestellt, das nicht gebraucht wurde. Schlussendlich muss man sagen: Mit diesen 10 Millionen Franken, die jetzt für die S-Bahn-Haltestelle Höri vorgesehen sind, würde das Gleiche passieren. Sie stellen 10 Millionen Franken ein, gebunden, die Sie danach nicht auslösen können, die nicht reichen würden. Und darum haben wir den Minderheitsantrag gestellt, dieses

Vorhaben wieder zu streichen und zum ursprünglichen Antrag zurückzukommen.

Es ist auch so, dass die SVP-Fraktion beschlossen hat, den ursprünglichen Rahmenkredit zu unterstützen. Sollte dieser Minderheitsantrag jetzt abgelehnt werden und die Mehrheit einem Eintrag der S-Bahn-Station Höri zustimmen, dann würde die SVP den Rahmenkredit ablehnen. Denn es wäre das falsche Vorgehen und es wäre am falschen Ort Geld eingestellt. Ich bitte Sie also, zwingen Sie uns nicht zu diesem Schritt! Lehnen Sie diese 10 Millionen Franken für Höri ab. Es wird später eine bessere Lösung geben und dann wissen wir auch, was sie kostet.

Ich möchte noch ein Korrigendum anbringen zu meinem ersten Votum. Es wird nicht das Cup-System angewandt, da der Minderheitsantrag von Benno Scherrer auf beide Anträge, den Kommissionsantrag und den Minderheitsantrag zu römisch I zutrifft. Ich bitte Sie also, unterstützen Sie bei Ziffer römisch I unseren Antrag, der das Richtige verlangt und dem Rahmenkredit für die vierte Teilergänzung den richtigen Schwung verleiht. Ich danke Ihnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe jetzt gehört, dass die SVP den Rahmenkredit wegen 10 Millionen Franken ablehnen würde. Das wäre verheerend. Wir würden ein Versprechen, das wir eigentlich abgegeben haben, ein indirektes Versprechen im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie, brechen. Es stimmt, es ist ein Grenzfall, was diese Haltestelle Höri betrifft. Und es stimmt, dass wahrscheinlich 10 Millionen Franken nicht reichen würden. Es ist aber durchaus zu erwarten, dass vielleicht im Rahmen eines Agglo-Programms der Bund auch etwas sprechen würde.

Und es stimmt, raumplanerisch ist es zweifelhaft, in einer Flugschneise eine Station zu bauen, eine Haltestelle, wo vielleicht in der Nähe dann sinnvollerweise mehr Wohnraum entstehen würde. Und es stimmt, betrieblich ist das auch ein Grenzfall. Aber es fragt sich: Ist zuerst das Ei oder das Huhn? Es gibt doch bereits schon eine Nachfrage, die auf dem Bahnnetz befriedigt werden soll. Und es ist durchaus sinnvoll, dass in Flughafennähe Arbeitsplätze entstehen. Diese Zielorte, diese Arbeitsplätze sollte man mit der Bahn erreichen können. Aber ich möchte das jetzt so handhaben: Die CVP wird jetzt da frei entscheiden: Wollen wir den Kredit retten? Ich zweifle zwar nicht daran, dass wir ihn sowieso durchbringen. Aber ich bitte Sie, doch

nicht wegen einer Kleinigkeit, entschuldigen Sie diesen Begriff, das Ganze infrage zu stellen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Ich bedaure sehr, dass die SVP sich einmal mehr im Ton vergreift. Wie sie ihren Antrag formuliert, ist eine Sache. Dass sie gleichzeitig damit eine Erpressung verbindet, ist eine andere.

Sachlich kann man sich sicher über den Bahnhof Höri streiten und ich verstehe Ursula Moor als Gemeindepräsidentin allzu gut. Ich finde auch die Argumentation, dass es hier nicht nur um Pendler geht, die von Höri wegpödeln, sondern allenfalls auch die Arbeitsplätze, die in dieser Gemeinde dann irgendwann einmal entstehen sollen, weil man dort nicht mehr unbedingt wirklich gut wohnen kann. Dass man hier einen Riegel vorschiebt, halte ich für unerträglich.

Ich bitte Sie, liebe Freunde von der SVP, seien Sie doch vernünftig! Akzeptieren Sie ein demokratisches Ergebnis und stellen Sie das Wichtige vor das weniger Wichtige. Das gehört nämlich auch zur politischen Arbeit. Ich danke Ihnen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Diese kleine Drohung der SVP, herzliche Gratulation, dass Sie das machen! Aber bitte betrachten Sie die 10 Millionen Franken im Vergleich zu den 1,5 Milliarden Franken. Das ist nicht einmal 1 Prozent des Rahmenkredites, und damit stellen Sie den gesamten Rahmenkredit infrage? Ist das, wie man Politik macht? Sie desavouieren Ihre eigene vormalige Ratspräsidentin. Ist das, wie Sie Politik machen? 1 Prozent ist nicht einmal die Planungsunsicherheit für einen solchen Rahmenkredit, meine geschätzten Kolleginnen und Kollegen der SVP. So geht es nicht, so geht es schlicht und einfach nicht! Wollen Sie diesen Rahmenkredit gefährden, gefährden Sie nicht nur eine gute Standortqualität im Kanton, Sie gefährden diverse, Hunderte von Arbeitsplätzen, die wir Ihnen gerne im Rahmen der nächsten Kantonsratswahlen unter die Nase reiben. Sie machen einen Arbeitssektor kaputt, indem Sie diese Drohung dann annehmen und unterzeichnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich möchte auf das Argument der Raumplanung eingehen, das von meinem Fraktionskollegen Peter Anderegg eingebracht und auch schon erwähnt worden ist. Wahren wir hier doch die Proportionen! Man kann doch nicht am Beispiel einer

kleinen S-Bahn-Haltestelle – Entschuldigung, Ursula Moor, da werden nicht Millionen umsteigen – mit dem Argument der Raumplanung kämpfen. Die technischen Argumente kann ich noch verstehen. Diese Station liegt in einer relativ unglücklichen Lage, technisch gesehen, und wird sicher eine ziemlich teure Geschichte. Aber wenn Höri bereit ist, die entsprechenden Belastungen für seine Gemeindekasse auf sich zu nehmen, dann sollte das doch zu schaffen sein.

Das Argument der Raumplanung ist auch deshalb an den Haaren herbeigezogen, denn wir haben in diesem Bereich der sogenannten Flugschneisen in den letzten Jahren gewaltige Verkehrsinvestitionen getätigt. Ich erinnere da an die Glattalbahn, bei der ich mitmachen darf. Die Glattalbahn befördert zwei Millionen Passagiere auf dem neuen Ast, der in Betrieb ist, mitten in der Flugschneise. Wir haben eine Verlängerung der Glattalbahn in den Richtplan eingetragen, ohne Opposition, die ebenfalls durch eine Flugschneise gehen wird. Es ist unsere Aufgabe, als Rat dereinst beim Siedlungsrichtplan dafür zu sorgen, dass diese Fehler nicht passieren, dass die Bevölkerungsentwicklung in die Flugschneisen gelenkt wird. Wenn wir das nicht schaffen, dann sollten wir nicht mit Mitteln der Verkehrserschliessung Raumplanung in diesem Bereich eines kleinen Bahnhofs in Höri betreiben.

Stimmen Sie also für diesen Kredit und stimmen Sie damit auch für die Station Höri.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist ja so, dass der Minderheitsantrag der ursprüngliche Regierungsantrag ist. Und wenn man den Ausführungen von Ruedi Lais zugehört hat, dann hat er ja alles gesagt, dass man es machen kann, um den Rahmenkredit zu bewilligen. Und eigentlich hätte er am Schluss genauso gut die Wende finden können und sagen «Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu, es passiert nichts anderes». Er hat einfach den Ausgang gewählt, dass er gesagt hat: «Ja, geben wir diese 10 Millionen Franken aus oder binden wir sie.» Denn finanztechnisch ist es ja so, dass man einfach 10 Millionen Franken einstellt, die man schlussendlich gebunden hat, für die man nachher sozusagen keine Verwendung hat und die irgendwann wieder zurückgespült werden. Und genau das wollen wir ja verhindern. Wir wollen finanzpolitisch konsequent bleiben und nicht zusätzliche Mittel einstellen, die danach nicht verwendet werden.

Ich möchte auch noch zum Minderheitsantrag von Benno Scherrer etwas sagen: Das wäre das krasse Beispiel, wo man etwas investieren sollte, was man finanztechnisch eigentlich nicht mehr finanzieren kann, nicht zum heutigen Zeitpunkt. Darum ist es klar, dass die SVP-Fraktion gesagt hat: Wir wollen beim Ursprünglichen bleiben und wir wollen nicht abweichen. Natürlich wird es in der SVP-Fraktion Exponenten geben, die anders stimmen, das ist auch ihr gutes Recht. Aber schlussendlich müssen wir finanzpolitisch konsequent bleiben. Ich bitte die anderen Fraktionen, auch finanzpolitisch konsequent zu sein und nicht etwas zu machen, das schlussendlich das Ganze gefährdet.

Und zum Argument von Sabine Ziegler möchte ich nur sagen: Ich habe es noch gut im Ohr, wie das Votum von Emy Lalli zum Pflegegesetz am letzten Montagnachmittag war und was die SP dort gesagt hat wie es mit dem Erreichen der Zweidrittelmehrheit für die Dringlichkeit dieses Gesetzes ist. Ich glaube, Sie dürfen jetzt nicht so laut rufen, wie schlimm diese Politik ist, denn Sie haben sie durchgesetzt. Sie haben sie am letzten Montagnachmittag durchgesetzt, Sie sind uns ein Vorbild in dieser Hinsicht. Darum bitte ich Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag und machen Sie es möglich, dass wir zustimmen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Mehrheit der vorberatenden Kommission empfiehlt Ihnen, den Kredit um 10 Millionen Franken zu erhöhen, um eine Haltestelle – wir haben es gehört – in Höri zu bauen. Ich bitte Sie eindringlich, wirklich eindringlich, diesen Antrag abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

Diese Haltestelle ist im Konzept der vierten Teilergänzung nicht vorgesehen. Vielmehr noch würde das ganze bestehende Konzept torpediert. Denn durch die neue Haltestelle würden sich die Fahrtzeiten konsequenterweise verlängern. Dies hätte fatale Auswirkungen auf die Strecke hinter Bülach. Sämtliche neu gebauten Doppelspurstrecken zwischen Hüntwangen und Rafz wären am falschen Ort und könnten nicht mehr genutzt werden. Wir hätten also einen Leistungsabbau. Im Übrigen – das möchte ich noch festhalten – bestehen keine Pläne für eine solche Haltestelle. Man redet hier von 10 Millionen Franken, hat aber keine Ahnung, ob es 15, 20 oder eine andere Zahl ist. Bis heute hat man im ZVV langfristige Planung gemacht. Man schraubelt an diesem hervorragenden System, das wir haben. Sie haben heute Morgen gesagt, der ZVV leiste eine hervorragende Arbeit. Und diese Arbeit wird jetzt – ich sage es jetzt ein bisschen salopp – mit einem Hau-

ruck-Antrag von 10 Millionen Franken infrage gestellt. Ich finde, wenn man eine Haltestelle Höri will, dann sollte man diese in einer langfristigen Planung beantragen, dass man etwa weiss, was das betrieblich und kostenmässig bedeutet.

Ich bitte Sie, belasten Sie jetzt diesen Kredit nicht mit einer Haltestelle Höri, von der wir momentan einfach viel zu wenig wissen. Und als Letztes, ich muss es halt doch noch sagen: Die Flughafenschneise ist dort, Sie wissen es auch, und wir müssen uns schon fragen, ob wir in diesem Gebiet, in dem wir sehr hohe Beschränkungen im Baubereich haben, eine Haltestelle bauen wollen. Ich bitte Sie deshalb, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmungen

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser mit 100 : 61 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) ab.

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 92 : 69 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) ab.

Ratspräsident Gerhard Fischer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 123: 35 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), der Ziffer I der Vorlage gemäss Antrag der Kommission zuzustimmen und den Rahmenkredit von 346'555'000 Franken zu bewilligen. Das erforderliche Quorum ist erreicht worden.

12320

II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Postulat 221/2008 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Regula Götsch Neukom, Kloten

Ratssekretär Bruno Walliser verliest das Rücktrittsschreiben: «Ich erkläre hiermit meinen Rücktritt aus dem Kantonsrat auf den Amtsantritt meines Nachfolgers.

Mehr als 15 Jahre gehörte ich diesem Rat an, fast ein Drittel meines bisherigen Lebens. Das ist genug, auch wenn ich euch als Ratskolleginnen und -kollegen sicher vermissen werde. Den allergrössten Teil von euch habe ich immer als engagierte, humorvolle, sachkundige und an der Problemlösung interessierte Menschen kennengelernt. Dass ein kleiner, aber lauter Teil im Rampenlicht steht und schneller Karriere macht, soll euch nicht irritieren. Macht weiterhin seriöse und gute Arbeit, denn ohne diese funktioniert unser politisches System nicht.

Hebet Sorg. Mit herzlichen Grüssen, Regula Götsch.»

Ratspräsident Gerhard Fischer: Sie haben am 6. September 2010 dem Rücktrittsgesuch von Regula Götsch Neukom, Kloten, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Regula Götsch Neukom ist bei den Gesamterneuerungswahlen von 1995 für die SP des Bezirks Bülach in den Kantonsrat eingezogen. Als bisherige Kantonal- und Fraktionssekretärin ihrer Partei und Mitglied des Klotener Gemeinderates durfte die damals 32-Jährige bereits auf eine beachtliche politische Laufbahn zurückblicken.

In den ersten acht Monaten ihrer Zugehörigkeit zu diesem Parlament liess sich Regula Götsch in fünf der damals üblichen Spezialkommissionen abordnen. Die Krönung eines besonders ereignisreichen Jahres durfte sie indessen ausgerechnet am letzten Tag, dem Silvester 1995 erleben, als ihr zweiter Sohn das Licht der Welt erblickte.

Inskünftig stellte sich Regula Götsch in der verbleibenden ersten Legislatur in den Dienst von 19 weiteren vorberatenden Ad-hoc-Kommissionen. Stellvertretend für dieses breite Spektrum möchte ich die sogenannte Reformkommission erwähnen. Dieses Gremium hat die umfassende Neuordnung unseres parlamentarischen Betriebs vorbereitet – weitgehend parallel zur Reform unserer Kantonsverwaltung. Regula Götsch Neukom hat sich mit besonderer Energie für die Stärkung der Zukunftstauglichkeit unseres Kantonsrates eingesetzt. Entsprechend motiviert nahm sie nach den kantonalen Wahlen von 1999 die neue Legislatur mit dem reformierten Parlamentsbetrieb in Angriff.

Mit der Einführung von ständigen kantonsrätlichen Kommissionen hat sich ein zentrales Postulat von Regula Götsch erfüllt. Dass sie nun zu den Gründungsmitgliedern der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) gehörte, dürfte die Tochter des früheren SP-Nationalrates Ueli Götsch entsprechend mit besonderer Genugtuung erfüllt haben. Parallel zum WAK-Mandat leitete Regula Götsch Neukom die Spezialkommission, welche in den Jahren 2004 und 2005 die anspruchsvollen Vorlagen zum Organisationsgesetz des Regierungsrates und zum Gesetz über Controlling und Rechnungslegung vorberaten hat.

Nach der gelungenen Premiere an der Spitze einer Kommission ist der versierten Finanz- und Arbeitsmarktpolitikerin zu Beginn der laufenden Legislatur das Präsidium der WAK anvertraut worden. In diesem Amt hat sich Regula Götsch bis zum heutigen Tag in vielfacher Hinsicht ausgezeichnet. Besonders gewürdigt werden ihre profunde Vertrautheit mit den Geschäften sowie ihre Fähigkeit, die eigenen Standpunkte mit einer stets ausgleichenden Sitzungsleitung verbinden zu können. Die Souveränität und Effizienz von Regula Götsch haben sich nicht zuletzt auch in verfahrenstechnisch anspruchsvollen Situationen zum Vorteil der WAK manifestiert.

Trotz der fordernden berufsbegleitenden Ausbildung zur diplomierten Führungsfachfrau hat Regula Götsch auch zwei Kernthemen ausserhalb der Zuständigkeit der WAK nie aus den Augen verloren: die Sozialpolitik und den Kampf für eine hohe Lebensqualität auch in der

Flughafenregion. Gleichermassen hoch hielt Regula Götsch aber auch das gesellschaftliche Element innerhalb des Politbetriebs: Neben ihrer Passion fürs Jassen sorgte sie bei den jährlichen Parlamentarier-Skirennen regelmässig für eine würdige Zürcher Präsenz in den Ranglisten.

Ich danke Regula Götsch Neukom im Namen des Kantonsrates herzlich für ihre dem Stand Zürich geleisteten wertvollen Dienste. Für die neu anbrechende Zeit ausserhalb der institutionellen Politik wünsche ich – dies gerade auch als Biobauer – der Geschäftsführerin der Organisation Bioterra guten Erfolg sowie ihr und ihrer Familie auch persönliches Wohlergehen. *(Anhaltender kräftiger Applaus.)*

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Kreditvorlage für die Verlegung von Strassen aus dem Neera-cherried**
Motion *Kommission für Planung und Bau*
- **Nachtzielgeräte für die Schwarzwildjagd**
Postulat *Michael Welz (EDU, Oberembrach)*
- **Dezentrale Infrastruktur für Polizei und Justiz**
Postulat *Beat Stiefel (SVP, Egg)*
- **Orientierungslauf im Kanton Zürich**
Anfrage *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Strategie Protonentherapie**
Anfrage *Theresia Weber (SVP, Uetikon a. S.)*
- **Bundesgerichtsurteil gegen die EXIT-Vereinbarung**
Anfrage *Hans Peter Häring (EDU, Wettswil)*
- **Schutz und Massnahmen vor Cyber-Angriffen**
Anfrage *Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 4. Oktober 2010

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 25. Oktober 2010.