


174. Sitzung, Montag, 30. Juni 2014, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Brigitta Johner (FDP, Urdorf)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 12080*
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme *Seite 12080*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 12081*

2. Wahl eines Mitglieds des Aufsichtsrates der Sozialversicherungsanstalt

für den zurückgetretenen Thomas Isler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 156/2014 *Seite 12081*
3. Beschluss des Kantonsrates betreffend Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»

 Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 6. Mai 2014 **4972b**

Seite 12082
4. Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 20. November 2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie,

 Verkehr und Umwelt vom 20. Mai 2014 **5046a** *Seite 12106*
5. Verdoppelung des «Lärmfünflibers»

Antrag des Regierungsrates vom 10. April 2013 zum Postulat KR-Nr. 277/2008 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

 vom 11. Februar 2014 **4978** *Seite 12123*

**6. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr –
Förderung des Fussverkehrs**

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und
Umwelt vom 11. Februar 2014 zur Parlamentarischen
Initiative von Sabine Ziegler

KR-Nr. 66a/2012..... Seite 12127

Verschiedenes

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Marcel Burlet,
Regensdorf..... Seite 12138*

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Das Wort wird nicht verlangt. Die
Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Der Regierungsrat hat uns die Ant-
worten auf drei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 80/2014, «Die Schweiz steht im Stau»
Roger Bartholdi (SVP, Zürich)
- KR-Nr. 86/2014, Hochschulcampus auf dem Kasernenareal
Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil)
- KR-Nr. 96/2014, Herkunft von Sponsorengeldern bei von Kanton,
EKZ und ZKB unterstützten Anlässen
Lorenz Habicher (SVP, Zürich)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist heute ab 14.00 Uhr einsehbar:

- Protokoll der 172. Sitzung vom 16. Juni 2014, 8.15 Uhr

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Gesetz über Controlling und Rechnungslegung**
Vorlage 5101

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Einführung eines «ZVV-Abo-light»**
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 399/2008, Vorlage 5102

2. Wahl eines Mitglieds des Aufsichtsrates der Sozialversicherungsanstalt

für den zurückgetretenen Thomas Isler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 156/2014

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Urs Lauffer, Steinmaur.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Vorgeschlagen wird Urs Lauffer, Steinmaur. Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements, Urs Lauffer als Mitglied des Aufsichtsrates der Sozialversicherung gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates betreffend Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»

Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 6. Mai 2014 **4972b**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte zur Volksinitiative. Die Minderheitsanträge von Andreas Wolf und Andreas Hasler werden in der Detailberatung begründet.

Das Wort hat der Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, Ruedi Lais, und ich danke Ihnen, wenn Sie den Lärmpegel tief halten.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» wurde am 26. November 2012 eingereicht. Sie hat die Form einer allgemein anregenden Volksinitiative gemäss Artikel 25 der Kantonsverfassung (KV). Der Kantonsrat kann ihr zustimmen und sie umsetzen, wobei er selber nach Absatz 4 des besagten Artikels 25 KV bestimmt, welche Form die Umsetzung hat. In diesem Fall ist aber klar eine Kreditvorlage gefordert, sodass sich die Freiheit bezüglich der Form einer Umsetzungsvorlage sehr reduzieren würde. Der Kantonsrat kann die Volksinitiative aber dem Volk auch zur Ablehnung empfehlen oder er kann sie zur Ablehnung empfehlen und gleichzeitig einen Gegenvorschlag unterbreiten. Ein solcher Gegenvorschlag muss nach Artikel 30 der Kantonsverfassung die gleiche Form haben wie die Initiative, in diesem Fall also die Form einer allgemeinen Anregung. Genau damit, mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags in der Form einer allgemeinen Anregung, haben Sie die KEVU am 26. August 2013 beauftragt.

An den Beginn meiner Ausführungen gehört die Feststellung, dass in der KEVU niemand ist, der die Notwendigkeit eines Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen mit genau den Elementen gemäss der Volksinitiative bestreitet. Die KEVU beantragt Ihnen trotzdem mit deutlicher Mehrheit, die Volksinitiative abzulehnen und ihr keinen Gegenvorschlag entgegenzusetzen. Eine Minderheit Wolf (*Andreas Wolf*) der KEVU, bestehend aus der Abordnung der Grünen, beantragt Zustimmung zur Initiative, womit der Regierungsrat mit der Ausarbeitung

einer Umsetzungsvorlage beauftragt würde. Eine etwas grössere Minderheit Hasler (*Andreas Hasler*) beantragt Ihnen ebenfalls, der Initiative zuzustimmen, sie aber gleichzeitig mit einem eigenen Gegenvorschlag dem Volk vorzulegen. Der Gegenvorschlag beauftragt den Regierungsrat in allgemeiner Form, alles zu unternehmen, dass die von der Initiative verlangten Ausbauten 2028 in Betrieb gehen können. Namentlich soll er Vorfinanzierungen beantragen können.

Die Volksinitiative verlangt, dass den Stimmberechtigten eine Kreditvorlage für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorgelegt wird. Sie soll folgende Elemente enthalten, erstens: die Entflechtung der niveaugleichen Kreuzung der Strecken Stadelhofen–Stettbach und Stadelhofen–Tiefenbrunnen im Ostkopf des Bahnhofs Stadelhofen; zweitens: einen zusätzlichen zweiten Riesbachtunnel zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen; drittens: ein zusätzliches viertes Geleise mit Peronkante im Bahnhof Stadelhofen.

Die Volksinitiative wurde zu einem Zeitpunkt eingereicht und in der Kommission beraten, da die eidgenössischen Räte die Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur, die sogenannte FABI-Vorlage, behandelten. In der Zwischenzeit wurde die FABI-Vorlage mit wichtigen Änderungen gegenüber dem bundesrätlichen Antrag von den Räten verabschiedet. Das FABI-Paket wurde in verschiedenen, für diese Vorlage 4972 massgebenden Punkten von den eidgenössischen Räten geändert und in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 klar angenommen. Im Kanton Zürich stimmten 63 Prozent mit Ja.

Hier noch einmal die für die Beurteilung der Volksinitiative und des Gegenvorschlags wichtigen Änderungen in den FABI-Vorlagen:

Erstens: Dank der Intervention des Regierungsrates und der Zürcher Delegation in der Verkehrskommission des Nationalrates wurde der Bahnhof Stadelhofen ausdrücklich als Teil des Ausbauschlusses 2025 im Artikel 1 des entsprechenden Bundesbeschlusses verankert.

Zweitens: In Artikel 2 über den Ausbauschlussschritt 2030 des strategischen Entwicklungsplans STEP des Bundesamtes für Verkehr wird der Kapazitätsausbau selber mit der Bezeichnung «Aarau–Zürich–Winterthur» erwähnt. Die genauere Umschreibung soll mit einem entsprechenden weiteren Bundesbeschluss bis Ende 2018 erfolgen. Auf dieses Jahr werde ich noch zu sprechen kommen.

Drittens: In Artikel 58c des Eisenbahngesetzes ist es gegenüber der ursprünglichen Vorlage gelungen, die Möglichkeit zur Vorfinanzie-

rung von Projekten beizubehalten, und dies bereits ab dem Zeitpunkt, in dem der Projektierungskredit beschlossen ist. Dies ermöglicht es dem Regierungsrat, bei Bedarf mit den SBB über eine Vorfinanzierung des Ausbaus Stadelhofen zu verhandeln, wie sie bei der Durchmesserrlinie zur raschen Realisierung beigetragen hat.

Viertens: Zur Finanzierung von FABI wird ein Bahninfrastruktur-Fonds BIF geschaffen. Die Kantone leisten daran jährliche Pauschalbeiträge, die von den Fahrleistungen des Schienenverkehrs pro Kanton abhängen.

Die ersten drei Elemente zeigen, dass die Chancen, den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit hoher Priorität aus Bundesgeldern finanziert zu erhalten, intakt sind. Das vierte Element, die neuen Pauschalzahlungen des Kantons Zürich, sind in ihrer Höhe noch nicht definitiv bekannt. Die KEVU ging beim Abschluss des Geschäftes von jährlichen Zahlungen von 40 bis 50 Millionen Franken aus. Die Kostenschätzungen für den Ausbau von Stadelhofen belaufen sich übrigens auf 470 bis 670 Millionen Franken. Mit Schreiben vom 20. Juni 2014, also vor gut einer Woche, teilte der Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) unserer Kommission mit, dass das Bundesamt für Verkehr die SBB mit Objektstudien zum vierten Gleis in Stadelhofen und zum Brüttenertunnel beauftragt. Damit werden seiner Meinung nach Zweifel an der Verbindlichkeit der Projekte und Zeitpläne, für welche FABI die Grundlage darstellt, widerlegt. Mit Datum vom 23. Juni 2014, also vor sechs Tagen, orientierte der Volkswirtschaftsdirektor die Mitglieder der KEVU über die mutmasslichen finanziellen Auswirkungen der FABI-Vorlage für die Finanzen des Kantons Zürich. Da die genauen Verordnungstexte noch nicht vorliegen, stützte er sich auf Schätzungen des Bundesamtes für Verkehr vom April 2014. Demnach ergeben sich im Rechnungsjahr 2016 netto Mehrbelastungen von 95 Millionen Franken und ab dem Rechnungsjahr 2017 solche von knapp über 75 Millionen Franken pro Jahr.

Für die Mehrheit der Kommission massgeblich sind aber nicht nur diese Änderungen durch FABI und in FABI. Stimmt das Volk einer allgemein anregenden Initiative oder einem Gegenvorschlag des Kantonsrates zu, wie ihn die Minderheit Hasler beantragt, so haben gemäss Paragraph 138 des Gesetzes über die politischen Rechte Regierungsrat und Kantonsrat je ein Jahr Zeit für ihre Arbeit. Die Umsetzungsvorlage könnte also erst gegen Ende 2016 zur Volksabstimmung gelangen. Gemäss der Terminplanung von STEP muss per Ende 2016 definiert sein, welche Projekte zum Ausbauschnitt 2030 gehören. Den

aktuellsten Stand der öffentlichen Diskussion darüber konnten Sie der Sonntagspresse vom 1. Juni 2014 unter dem Stichwort «Viertelstundentakt Zürich–Bern» entnehmen. Es wäre nach Meinung der Mehrheit der KEVU widersinnig, während der Zeit, in der in Bern mit sehr guten Chancen des Kantons um die Aufnahme von Stadelhofen in den Ausbauschnitt 2030 gerungen wird, das Prozedere im Kanton Zürich mit zwei Volksabstimmungen zu verzögern und darüber hinaus dem Bund das Signal zu senden, eventuell baue der Kanton Zürich den Bahnhof Stadelhofen auf eigene Rechnung aus. Für die Mehrheit unserer Kommission ist aufgrund der technischen Komplexität eine Inbetriebnahme von Stadelhofen auch mit kantonalen Geldern nicht vor 2030 möglich. Zusammen mit dem Ja zu FABI am 9. Februar 2014 sind also die wichtigsten Gründe für ein Ja zur Initiative und vor allem für einen Gegenvorschlag dahingefallen.

Eine erste Minderheit beantragt Ihnen demgegenüber, der Volksinitiative zuzustimmen und so den Regierungsrat zu beauftragen, eine Kreditvorlage gemäss Initiativtext vorzulegen. Sie erachtet die Planung von FABI respektive STEP für zu wenig sicher und will, dass der Kanton Zürich mit eigenen Mitteln vorangeht.

Eine zweite Minderheit beantragt Ihnen, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Diese Minderheit hatte vor einem Jahr noch eine deutliche Mehrheit der Kommission gebildet. Nicht nur die FABI-Abstimmung vom 9. Februar 2014 hat diese Mehrheit schrumpfen lassen. Wichtig war auch die Mitteilung des Initiativkomitees, dass es die Initiative auf keinen Fall zugunsten eines Gegenvorschlags zurückziehen werde. Diese zweite Minderheit will dem Volk eine Alternative anbieten, die nicht direkt zu einer kantonalen Kreditvorlage führt, sondern im Wesentlichen die Möglichkeiten des Regierungsrates auflistet, das Projekt so speditiv wie möglich voranzutreiben. Namentlich sind das die Mitwirkung des Kantons bei der Planung des Ausbauschnitts 2030 und der anschliessenden Bauphase ab 2019 sowie das Mittel einer Vorfinanzierung durch den Kanton analog zur Durchmesserlinie. Welche Gesetzesänderungen oder Kredite der Regierungsrat konkret in seine Umsetzungsvorlage packen müsste, lässt die Minderheit bewusst offen. Der zweiten Minderheit war auch wichtig, dass ein allfälliges Volks-Nein nicht als Ablehnung des Ausbaus interpretiert werden kann, sondern dass mit der gleichzeitigen Annahme des Gegenvorschlags die grundsätzliche Unterstützung des Anliegens ausgedrückt werden kann.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen Ablehnung der Volksinitiative – sowohl allein als auch zusammen mit einem Gegenvorschlag. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Präsident der KEVU hat alles gesagt, um was es inhaltlich bei dieser Vorlage geht, darum werde ich inhaltlich nicht mehr darauf eingehen. Die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ist eine Profilierungsübung von linken Politikern. Sie suggeriert, dass ohne diesen Vorstoss beim Bahnhof Stadelhofen kein viertes Gleis gebaut und auch kein Ausbau der Zubringergeleise gemacht würde. Die Initianten verlangen, dass der Kanton Zürich anstelle des Bundes die Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen selber finanzieren soll. Diese Forderung von Zürcher Politikern ist absurd und nach dem positiven FABI-Beschluss nicht mehr nachvollziehbar.

Leider musste sich unsere Kommission noch mit der Frage eines Gegenvorschlags auseinandersetzen. Für uns von der SVP war von Anfang an klar, dass dies keinen Sinn machen würde. Denn dass die Initianten die Volksinitiative auch nach dem positiven FABI-Entscheid nicht zurückziehen würden, war uns schon immer klar. Die Volksinitiative dient einzig und allein den links-grünen Kreisen als Wahlkampfvehikel für das nächste Jahr und hat keinen anderen Zweck zu erfüllen. Würde es den Initianten um die Sache gehen, müssten sie jetzt einsehen, dass die Frist bis zur Umsetzung der Vorlage mit Bundes- oder Kantonsfinanzierung gleich lang ist. Auch die Frage, ob das Projekt überhaupt umgesetzt wird, ist obsolet. Zu klar waren die Aussagen und Aufträge aus der FABI-Vorlage. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen wird erfolgen – pünktlich und zuverlässig, auch ohne Volksinitiative und vor allem, ohne dass der Kanton Zürich eine Bundesaufgabe finanzieren muss. Das Unverantwortliche an der Lancierung dieser Volksinitiative ist der Umstand, dass das Zürcher Stimmvolk diese ablehnen muss, um nicht Geld zum Fenster hinauszuwerfen. Man kann nur hoffen, dass alle im Land die Botschaft verstehen und merken, dass die Zürcher den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen befürworten, aber die Finanzierung durch den Kanton Zürich ablehnen. Es hat lange gedauert, aber die Erkenntnis ist in der KEVU auch angekommen, dass ein Gegenvorschlag das Abstimmungsprozedere verkomplizieren würde und der Sache auch inhaltlich nichts nützt.

Aber lieber spät als nie zu merken, dass auf einen Gegenvorschlag zu verzichten ist, finden wir von der SVP einen Fortschritt. Die SVP unterstützt die Kommissionsmeinung, dass die Volksinitiative abzulehnen sei und auch ein Gegenvorschlag abgelehnt werden muss.

Roland Munz (SP, Zürich): Die Initiative will den Ausbau des Bahnhof Stadelhofen forcieren und sie verlangt dazu eine Zürcher Vorfinanzierung. Sie will also eigentlich nur Gutes und sie hat bereits sehr Gutes bewirkt. Nicht zuletzt dank diesem Volksbegehren ist der Ausbau Stadelhofen ausdrücklich im ersten Schritt der FABI-Ausbauten des Bundes aufgenommen worden und mit Zeithorizont 2030 in Aussicht gestellt. Zum Zeitpunkt der Lancierung der Initiative war dies noch nicht der Fall. Das ist erfreulich und das ist ein schöner Erfolg für die Initiative. Dem lancierenden VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) sei an dieser Stelle herzlich gedankt und zum Erfolg gratuliert. Ohne diese Initiative wären wir in dieser Angelegenheit ganz sicher nicht so weit. Es stellt sich allerdings noch die Frage: Kann die Initiative den geplanten Realisierungshorizont noch beschleunigen? Die Mehrheit der SP-Fraktion beantwortet heute diese Frage mit Nein. Ein Vorhaben von dieser Komplexität noch vor 2030 realisiert zu verlangen, ist wenig realistisch. Ja, mehr noch: Solange im Kanton nicht abschliessend über diese Initiative befunden worden ist im Volk, wird sich der Bund sagen, er wolle mal noch zuwarten mit konkreten Planungen, weil man ja möglicherweise den Kanton Zürich in die Pflicht nehmen könnte. Damit würde der Realisierungshorizont sogar eher gefährdet als beschleunigt. Natürlich trifft es zu, dass das Bundesparlament in Zukunft wieder anders entscheiden könnte, das können alle Entscheidungsebenen, auch wir. Auch das Volk kann das, so geschehen in den 1970er-Jahren in der Stadt Zürich, als das Volk zuerst dem Bau des ersten Zürcher U-Bahn-Tunnels zustimmte, als er gebaut war, dann aber die U-Bahn an sich an der Urne verwarf. Immerhin wurde dann daraus der Tunnel zum Tram Schwamendingen, also auch nicht so schlecht. Aber wenn wir gefällt Entscheidungen des Bundes grundsätzlich nicht mehr vertrauen, haben wir ein viel elementareres Problem.

Die Initiative ist auch unzureichend auf die Achse HB–Tiefenbrunnen fokussiert. Dabei geht vergessen, dass auch durch den Zürichbergtunnel bis Uster beziehungsweise Winterthur die Infrastruktur am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Ein ausgebauter Bahnhof Stadelhofen nützt diesen Achsen wenig, wenn nicht mehr Kompositionen durch das Nadelöhr des Tunnels weitergeführt werden können. Ein

Gegenvorschlagsentwurf der SP wäre dem wirksam begegnet. Es ist zu bedauern, dass dieser Gegenvorschlagsentwurf nicht ausreichend Unterstützung fand. Ein anderer Gegenvorschlag macht aber nur Sinn, wenn die Initiative dafür zurückgezogen worden wäre, da diesfalls tatsächlich beschleunigt sichere Verhältnisse geherrscht hätten. Dank der Mitteilung, die Initiative werde sowieso nicht zurückgezogen, egal was für Verbesserungen ein Gegenvorschlag hätte bringen können, sehen wir heute keinen Sinn mehr, an einem Gegenvorschlag weiterzuarbeiten, das brächte bloss weiteres Verzögerungspotenzial. Stattdessen setzen wir nun auf den Bund und seine expliziten Versprechungen.

Wir danken den Initianten für die Initiative. Dank ihrer Vorwirkung wird der verlangte Ausbau geplant. Die Initiative hat ihren Zweck erfüllt, die SP ist erfreut darüber. Die Initiative wird darum von uns heute mehrheitlich abgelehnt, einen Gegenvorschlag hält die Fraktion einstimmig für nicht mehr zielführend.

Alex Gantner (FDP, Maur): Zur Erinnerung: Die FDP stimmte am 26. August 2013 der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zur kantonalen Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» zu und brachte sich in der anschliessenden Diskussion in der vorberatenden Kommission mit entsprechenden konstruktiven Ideen ein, gerade auch deswegen, weil es sich bei der Volksinitiative um eine unrealistische und nicht finanzierbare Maximalforderung handelt, nämlich diejenige, dass der Kanton, also in letzter Konsequenz wir alle, über Steuergelder den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit den bekannten Facetten und heutigen operativen Schwachstellen allein finanzieren. Das galt es vordergründig zu verhindern. Unser damaliges Ja zur Ausarbeitung eines Gegenvorschlags war aber auch ausdrücklich ein taktisches Ja, um nämlich Zeit zu gewinnen, bis der schweizerische Souverän über die hochkomplexe FABI-Vorlage abstimmen konnte. Dies ist nun geschehen und wir kennen das Resultat. Auch das Zürcher Stimmvolk steht einmal mehr und unter dem Strich sehr wohlwollend hinter dem schrittweisen Ausbau der Bahninfrastruktur und deren neuen Finanzierungsmodus, vor allem auch deswegen, weil unser Volkswirtschaftsdirektor geschickt in Bern vorgängig vorstellig wurde, um einige Projekte auf Zürcher Boden in die erste Phase der Projektierung zu integrieren. Darunter gehört auch der Bahnhof Stadelhofen mit allen systemischen Auswirkungen in Richtung Hauptbahnhof, Stettbach und dem rechten Seeufer. Nach diesem politischen

Prozess und in Anbetracht des nun verbindlich vorgezeichneten Weges zum Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen gibt es für uns nur eine Schlussfolgerung: Ärmel hoch und an die Arbeit, damit die Realisierung raschestmöglich erzielt werden kann und eben nicht, wie es die Initianten der Volksinitiative, die Grünen, Grünliberalen und Teile der Sozialdemokraten fordern, nämlich weiter diskutieren, weiter debattieren, weiter abstimmen. Diese Strategie ist in Anbetracht von FABI völlig zwecklos, ineffizient, zermürend und ermüdend. Bitte, liebe Ratsseite, nehmt das zur Kenntnis. Das Initiativkomitee und die Befürworter des Gegenvorschlags wollen auf ihre Weise mit dem Kopf durch die Wand. Das wird für sie in einem grossen Fiasko, nämlich einer deutlichen Ablehnung durch das Zürcher Stimmvolk, enden und sendet auch ganz verwirrende Signale nach Bern und in die ganze Schweiz. Es sieht mehr nach einer Verzweiflungstat, nach einem Verzweiflungsakt und Uneinsichtigkeit aus. Wir stehen nach wie vor als Fraktion und Partei voll und ganz hinter einem weiteren schrittweisen Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Nur, alles braucht seine Zeit, gerade die nächsten Grossprojekte wie Stadelhofen. Wir halten nichts von leeren Versprechungen auf der Zeitachse, sondern freuen uns, wenn die Ziele übererfüllt werden können, da auf die Arbeit fokussiert wird. Alles muss aber auch zwingend unter dem Aspekt der Finanzierung betrachtet werden. FABI bedeutet für den Kanton, dass unter dem Strich mehr Investitionsbeiträge geleistet werden müssen. Dafür werden wir bei Gelegenheit den Brüttenertunnel erhalten, vom Bund finanziert, und auch den Bahnhof Stadelhofen. Und der Kostendeckungsgrad des ZVV-Betriebes (*Zürcher Verkehrsverbund*) verharrt in der Grössenordnung 60 bis 65 Prozent. Das sind die Themen, die auf der politischen Agenda bleiben müssen. Die FDP-Fraktion wird die Volksinitiative weiterhin ablehnen und wird auch den Minderheitsantrag und den Gegenvorschlag heute nicht unterstützen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Der Bahnhof Stadelhofen ist der Engpass des ZVV, des grössten Verkehrsverbunds der Schweiz. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass Einigkeit darüber besteht, dass der Engpass Stadelhofen beseitigt werden muss, einerseits um die Fahrplanstabilität für Hunderttausende Pendlerinnen und Pendler tagtäglich zu gewährleisten, andererseits um die Kapazitäten im Nahverkehr der Nachfrage anzupassen. Wir diskutieren hier also nicht über das Ob und Wie, sondern über das Wann. Dabei ist es wichtig, die Planung

des Bundes zu kennen. Aktuell läuft die Projektierungsphase zum Ausbau Stadelhofen. 2018 bestimmen die eidgenössischen Parlamente, welches die Bauprojekte des nächsten ÖV-Ausbauschnittes sein werden. Aktuell ist vorgesehen, dass Stadelhofen eines dieser Projekte sein wird. Wie schnell dieses dann aber umgesetzt wird, ist unklar. Geplant ist die Fertigstellung frühestens per 2030. Auch wenn die Projektierung in der Zwischenzeit also aufgegleist ist, so besteht kein Grund, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag möchten hier Sicherheit schaffen, Sicherheit, dass der Engpass Stadelhofen so schnell wie möglich beseitigt wird. Sowohl SBB wie auch ZVV haben in der Kommission bestätigt, dass eine Beseitigung des Engpasses Stadelhofen bis 2028 realistisch ist. Trotzdem beharren der Regierungsrat und die Mehrheit der KEVU auf dem Zeitplan des Bundes, den Stadelhofen frühestens per 2030 auszubauen.

Der Pendlerverkehr in der Agglomeration Zürich wird in den nächsten Jahren weiterhin stark zunehmen. Die kurzfristige Entlastung durch die Durchmesserlinie wird bald nicht mehr spürbar sein, deshalb müssen heute schon sämtliche Massnahmen beschlossen werden, welche die Beseitigung des Engpasses Stadelhofen beschleunigen. Dazu gehört eben auch die Ausarbeitung einer kreditschaffenden Vorlage beziehungsweise eine Vorfinanzierung des Ausbaus durch den Kanton Zürich. Dass der Kanton dadurch doppelt bezahlen müsse, ist schlicht und einfach falsch. Vor zweieinhalb Wochen waren die Medien voll des Lobes bezüglich der pünktlichen, erfolgreichen Fertigstellung der Durchmesserlinie. Dies war nur möglich, weil der Kanton Zürich mit einer Vorfinanzierung nachgeholfen hat. Die Erfolgsstory der Durchmesserlinie soll sich am Stadelhofen wiederholen. Der Kanton Zürich soll das Projekt vorfinanzieren, damit eine Fertigstellung bis spätestens im Jahr 2028 gewährleistet ist. Im Namen der Grünen Fraktion bitte ich Sie deshalb, sowohl die Volksinitiative wie auch den Gegenvorschlag zu unterstützen. Eine kleine Minderheit der Grünen unterstützt nur den Minderheitsantrag Hasler, da sie diesen für zielführender hält.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Alle wollen, dass es am Stadelhofen vorwärtsgeht, wir Grünliberalen tun etwas dafür, dass es vorwärts geben kann. Unser Gegenvorschlag gibt nämlich dem Regierungsrat umfassend den Auftrag, sich für eine rasche Realisierung des Ausbaus am Stadelhofen einzusetzen. Der Regierungsrat soll sämtli-

che Massnahmen zugunsten des Stadelhofen ergreifen, sei es, indem er interkantonale Allianzen schmiedet, sei es, indem er in Bundesbern mitwirkt, damit das Bauprojekt in FABI 2 enthalten ist, also im 2018-er-Schritt, sei es, indem er ihm bei der Vorfinanzierung die rasche Realisierung des Ausbaus sichert. Und ganz ehrlich, Herr Regierungsrat, mir wäre es sogar recht, wenn Sie für den Stadelhofen Purzelbäume schlagen würden, wenn dies denn zum Ziel führen würde, den erweiterten Stadelhofen, inklusive der nötigen Anschlussbauten, bis 2028 in Betrieb zu nehmen, auch das lässt unser Gegenvorschlag offen.

Unser Gegenvorschlag ist konstruktiv, konstruktiv in dem Sinne, dass er den Stimmenden in einer Volksabstimmung die Möglichkeit gibt, sich grundsätzlich für den raschen Ausbau des Stadelhofen, ohne dass die Anzahl Möglichkeiten, wie dieses Ziel erreicht wird, von Anfang an auf eine einzige reduziert wird. Wer heute gegen die Volksinitiative argumentiert, der Stadelhofen-Ausbau sei zwar tatsächlich dringend, aber doch bitte nicht mittels zürcherischer Vorfinanzierung, der wird des reinen Lippenbekenntnisses überführt, wenn er oder sie auch gegen den grünliberalen Gegenvorschlag votiert. Denn der Gegenvorschlag – ich muss es noch einmal mit aller Deutlichkeit sagen – lässt alle Wege offen, dass wenigstens im Jahr meiner ordentlichen Pensionierung – das ist eben 2028 – das ewige «Puff» am Stadelhofen behoben ist. Der Gegenvorschlag gibt doch dem Regierungsrat den wunderbaren Auftrag, nämlich den Auftrag, das zu tun, was er nach seinen eigenen Angaben ohnehin tun will. Es ist deshalb unverständlich, dass eben dieser Regierungsrat sagt: «Ja, der Stadelhofen ist rasch auszubauen, wir tun alles dafür, aber nein, gebt uns um Gottes Willen nicht den verbindlichen Auftrag, das zu tun, was wir sowieso tun wollen.»

Zu diesem Thema gibt es bekanntlich ohnehin eine Volksabstimmung. Nun sieht es nach den Voten der grossen Fraktionen nicht danach aus, als ob wir hier drin dem Gegenvorschlag mehrheitlich zustimmen würden. Die Mehrheit hier drin will die Stimmenden also offensichtlich in ihren Äusserungen einschränken. Die Stimmenden können nämlich ohne Gegenvorschlag nicht einfach grundsätzlich Ja zum Stadelhofen-Ausbau sagen, sie müssen gleichzeitig Ja zu einem einzigen Weg sagen, wie das Ziel erreicht werden soll, nämlich Ja zum Weg der Vorfinanzierung, wie dies die Initiative vorschlägt. Damit schränken Sie hier drin das politische Mitspracherecht des Volkes völlig unnötig ein.

Zum Abschluss kann ich noch sagen: Wir Grünliberalen stehen nicht nur rhetorisch, wie viele andere hier drin, sondern tatsächlich voll und

ganz hinter einem raschen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Wir befürworten deshalb die zweitbeste Form der Unterstützung, nämlich die Initiative, ebenfalls. Selbstverständlich soll der Kanton eine Vorfinanzierung in Betracht ziehen, wenn es denn nicht anders geht.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Die CVP lehnt die Volksinitiative und den Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ab. Auch für die CVP ist unbestritten, dass der Bahnhof Stadelhofen mit einem vierten Gleis und entsprechenden Anpassungen an den Tunnels ausgebaut werden muss, da er einer der meistfrequentierten Bahnhöfe der Schweiz und ein eigentliches Nadelöhr zwischen Zürich und dem rechten Seeufer, Uster, dem Zürcher Oberland und Winterthur ist. Die vielen Störungen und Behinderungen der SBB im Raum Stadelhofen in der letzten Zeit haben klar aufgezeigt, dass ein Kapazitätsproblem besteht, das gelöst werden muss.

Für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist jedoch ganz klar der Bund zuständig. Es kann nicht angehen, dass der Kanton Zürich dieses Projekt in irgendeiner Weise selbstständig vorfinanziert. Erst kürzlich haben die Schweizer Stimmberechtigten der FABI-Vorlage deutlich zugestimmt, wonach die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch den Bund sichergestellt wird. Der Ausbau Bahnhof Stadelhofen wird denn auch in FABI ausdrücklich aufgelistet. Der Volkswirtschaftsdirektor hat in der Zwischenzeit vom Bundesamt für Verkehr auch eine schriftliche Bestätigung erhalten, wonach die SBB mit der Erarbeitung von Objektstudien zum vierten Gleis für den Bahnhof Stadelhofen beauftragt wurden. Die Sache ist also bereits am Laufen, die Regierung ist am Ball.

Unter diesen klaren Umständen appelliere ich an die Initianten der Volksinitiative, diese zurückzuziehen, da sie dem sehr berechtigten Anliegen des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen unter den jetzigen Umständen mit FABI mehr schadet als nützt. Wir alle können unsere Kräfte und Finanzen besser für die Lobbyarbeit und Zusammenarbeit mit Bern und den Nachbarkantonen als für einen kantonalen Urnengang einsetzen. Wäre die Volksinitiative erst heute eingereicht worden, müsste man sich sogar ernsthaft fragen, ob sie nicht ungültig zu erklären wäre, da sie übergeordnetem Recht widerspricht, da mit dem FABI-Gesetz offensichtlich der Bund für die angeregte Bahninfra-

struktur zuständig ist. Die CVP will jetzt zusammen mit dem Bund vorwärtsmachen und nicht mehr weiter warten. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Bei 13 Enkelkindern weiss ich gut, wie schwierig es ist, für unsere Söhne und Töchter und ihre Partnerinnen und Partner passende Göttis und Gottis zu finden. So kam eben beim 13. Enkelkind die Idee auf, man könnte unseren jüngsten Sohn, der aber noch in der Schule ist, für diesen Dienst anfragen. Und damit das möglich ist, haben die Eltern auch gerade gesagt: «Wir werden ihn sponsern, damit er an Weihnachten auch Geschenke machen kann.» Wozu diese kleine Vorgeschichte? So wird es zukünftig bei der Finanzierung des ÖV, bei ÖV-Projekten auch sein. Wir sponsern alljährlich mit happigen Beträgen unseren Götti in Bern, damit er unsere dringenden Wünsche, wie hier den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, erfüllen kann. Niemandem, keinem käme es da in den Sinn, trotzdem die Geschenke noch selber zu bezahlen. Denn Weihnachten ist es so oder so erst am 24. Dezember, auch wenn man vielleicht etwas Angst hat, dass das Geschenk etwas spät eingekauft werden kann. Wir haben es hier mit einer Initiative zu tun, die zwar gut gemeint ist, welche aber schon bei der Einreichung unnötig war. Durchaus zugehen kann man der Initiative, dass sie ein Thema angestossen hat und es in der Wichtigkeit auf der Prioritätenliste nach vorne gebracht hat. Man muss aber nicht erst Prophet sein, um mit grosser Sicherheit voraussagen zu können, dass diese Vorlage sich nahtlos auf der Schiene der verlorenen, unrealistischen VCS-Initiativen einreicht, welche sich unabhängig Richtung Prellbock bewegt. Ich bin ein konsequenter Befürworter des ÖV, darum stinkt es mir echt, dass ich zusammen mit meiner Fraktion einmal mehr nicht anders kann, als mitzuhelfen, die Weichen für den fehlgeleiteten Zug Richtung Prellbock zu stellen. Dies, weil diese Initiative inzwischen zu den überflüssigsten ihrer Art gehört und nicht nur nichts bewirkt, sondern die Stimmbürger und die Politik total unnötig bemüht und obendrauf auch noch Steuergeld vergeudet.

Selbstverständlich hätten wir den Gegenvorschlag unterstützt, wenn der Geisterzug angehalten und die Initiative zurückgezogen worden wäre. Das wäre eine Option gewesen, welche einen allseitigen Gesichtsverlust verhindert und Schaden abgewendet hätte. So wie es jetzt läuft, kann niemand zufrieden sein, und es stiftet in Bern bei unserem Götti nur noch Verwirrung.

Noch zur Vorfinanzierung: Diese ist auch ohne Gegenvorschlag möglich, wenn das denn nötig wird. Die EVP wird beides ablehnen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Das deutliche Ja zur FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 zeigt es auf: Dem Ausbau des Schienennetzes auf nationaler Ebene steht nicht mehr sehr viel im Wege. Die Eisenbahn-Infrastruktur ist sehr wichtig und zukunftsorientiert und kann nun schrittweise umgesetzt werden. Dazu gehören der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen wie auch der Brüttenertunnel. Durch den Entscheid des Bundesamtes für Verkehr, die Planung des Ausbaus anzugehen, erübrigen sich Debatten über Vorfinanzierungen durch den Kanton Zürich. Somit wird die BDP nicht nur die Volksinitiative ablehnen, sondern auch die beiden Minderheitsanträge, und dem Antrag der KEVU zustimmen. Besten Dank.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen – wir sprechen hier vom vierten Gleis – ist wichtig, notwendig und dringlich. Diese Botschaft ist auch in Bern aufgenommen worden. Wir freuen uns, dass in der Zwischenzeit das Bundesamt für Verkehr die SBB mit der Erarbeitung einer Objektstudie zum vierten Gleis beauftragt hat und somit die Lösung des Kapazitätsproblems angegangen wird. Wir kommen im Stadelhofen zu Lösungen, es geht vorwärts auch ohne Kantonsrat, ohne Volksinitiative, ohne Gegenvorschlag. Die EDU möchte sich bei Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker ganz herzlich bedanken. Machen Sie weiter so, kämpfen Sie dafür! Die EDU wird den Gegenvorschlag und die Volksinitiative ablehnen.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Es haben sich nun alle Fraktionssprechenden zu Wort gemeldet.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Es ist mir ein Anliegen, dass gewisse Dinge jetzt geklärt, richtiggestellt, präzisiert werden. Ich muss mich jetzt leider ein wenig als Oberlehrerin aufführen, aber das fällt mir ja nicht schwer. Erstens: Das Kommuniqué der KEVU am 8. März 2014 – entlarvend – spricht davon, dass der Ausbau des Stadelhofen durch die FABI-Vorlage angenommen worden sei. Das ist schlichtweg falsch und lässt schon ein wenig Zweifel an der Qualität der Arbeit in der KEVU aufkommen, ich kann Ihnen das nicht ersparen. Richtig ist:

Angenommen wurde lediglich ein zweckgebundener Projektierungskredit, aber eben nicht der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Aber auch der Präsident der KEVU schreibt in der Zeitung «PS», die ich ansonsten sehr mag, dass der Bundesrat bereits 2016 entscheide, ob der Ausbau des Stadelhofen in den Ausbausritt 2030 aufgenommen werde oder nicht. Aber der Bundesrat entscheidet doch nicht, er lässt lediglich eine Botschaft verfassen, entscheiden, ja, entscheiden über den Ausbau der Bahn, das tut immer noch das Parlament, das sind die eidgenössischen Räte. Und das tun sie frühestens 2018. Das ein wenig zur Richtigstellung.

Und jetzt kommt es vielleicht zum finanzpolitischen Kern dieser Vorlage oder der ganzen Debatte. Der VCS hat nirgends gesagt oder geschrieben – und das steht auch nicht so im Initiativtext –, dass der Kanton Zürich den Ausbau des Stadelhofen vollumfänglich selber zahlen soll. Das wurde jetzt oft fälschlicherweise so kolportiert, heute auch wieder, in der Kommission, beim ZVV, beim Regierungsrat. Das ist falsch. Sondern es steht im Text, dass der Regierungsrat eine kreditschaffende Vorlage vorzulegen hat. Das ist die Vorfinanzierung. Das ist die Vorfinanzierung, wie sie in FABI – und das ist wirklich neu – viel formaler geregelt worden ist als noch zu Zeiten der DML (*Durchmesserlinie*), wo der Kanton Zürich mit seiner Abstimmung zum Rahmenkredit beim Bund einen finanzpolitischen Sachzwang ungeheuerlichen Ausmasses auslösen konnte. Asche auf mein Haupt, diese Zeiten sind vorbei, heute gilt FABI. Diese Vorfinanzierung soll, wie von uns in der vorliegenden Volksinitiative vorgeschlagen, durch den Regierungsrat verpflichtend – ja, verpflichtend – an die Hand genommen werden, damit wir im Jahr 2018 beim eidgenössischen Verteilungskampf um den Ausbau der Bahn mit besseren Karten mithalten können. «Vorfinanzieren» heisst – das ist eine zeitliche Komponente – «nicht doppelt finanzieren», wie Sie das ab und zu, auch Gerhard Fischer wieder, verwechselt haben. Dazu spricht der Bund Klartext im Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur. In Artikel 58c steht nämlich, dass neu mindestens ein Projektierungsbeschluss der Bundesversammlung vorliegen sollte – den gibt es ja dank Max Binder (*Zürcher SVP-Nationalrat*) schon im FABI-Beschluss, das darf auch einmal gesagt werden –, und es steht, dass eine Vorfinanzierung durch das BAV genehmigt werden muss. Damit werden die Zuständigkeiten mehr als klar. Genau auf dieser Schiene sollten wir jetzt weiterfahren und uns für diese Vorfinanzierung mit dieser Initiative starkmachen und uns für das Volk eine Legi-

timation geben lassen, um unser Anliegen in Bern bestmöglich zu positionieren. Man kann sich aber auch selber auf das Abstellgleis manövrieren und einfach warten – warten auf Bern. Das ist gutgläubig oder eher leichtgläubig, um nicht zu sagen politisch naiv, aber darin hat die Sozialdemokratie ja speziell eigene Übungen gemacht, wie die Diskussion zum PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) erst kürzlich wieder einmal gezeigt hat: Man vertraut auf den normalen Gang der Dinge, um später dann mit grosser Empörung die eigene Passivität und die eigenen politischen Defizite wieder auszugleichen. Damit sind Sie leider nicht allein. Da wünschte ich mir schon ein wenig mehr Dynamik und Entschlossenheit für den Kanton Zürich. Aber vielleicht sind wir nicht mehr in der Pionierzeit der Schweiz, sondern sind schon im politischen Zeitalter der Zögerlinge angekommen. Warten, warten, lieber nicht selber entscheiden. Dann darf ich Sie aber auch daran erinnern: Der von Ihnen gewünschte Brüttenertunnel wartet schon über 26 Jahre auf seine Realisierung in Bern.

Geben Sie Ernst Stocker heute doch bessere Karten für Bern, auch wenn er, gewohnt aus dem bäuerlichen Subventionsmilieu, lieber auf Bern warten würde. Warten auf Bern ist wie Warten auf Godot. Wollen Sie das Ihren Bahnkundinnen und -kunden wirklich zumuten? Wir Grünen nicht, wir machen vorwärts.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Liebe Gabi Petri, du solltest lieber nicht deinen einzigen Bündnispartner vergraulen. Es ist nämlich so: Bei uns ist ein Viertel der Fraktion immer noch für die Volksinitiative. Dafür stehen wir ein, von daher hast du die Falschen kritisiert. Wir wollen immer noch die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig». Für uns ist ja das ganze Geschäft eine riesige Enttäuschung. Wir hatten vom Kantonsrat beantragt, dass wir einen Gegenvorschlag ausarbeiten würden. Aber es gab Differenzen in der Kommission. Die einen wollten das gar nicht und haben die Sache torpediert, das ist immer schwierig in einer Kommission. Auf der anderen Seite hat auch das Initiativkomitee überhaupt nie Hand geboten, auf einen valablen Gegenvorschlag einzutreten oder überhaupt darüber zu diskutieren. Und weil wir diese Zusage nie hatten, sind mehrere Gegenvorschläge politisch gescheitert. «Me muess halt rede miteinand», das hat hier überhaupt nicht funktioniert.

Aber jetzt zum Fakt: Der Ausbauschnitt 2025 wird uns zwar zugesichert und im ersten Schritt, aber es gibt diese Unsicherheiten. Wird

das gebaut, was Bern beschlossen hat? Sie kennen den Reflex, wir sind da nicht so positiv eingestellt. Wir sind ja mehrfach gebrannte Kinder in dieser Beziehung, das wissen Sie. Und wenn Sie das jetzt ausblenden, dann machen Sie einen grossen Fehler. Dass dann eventuell Jahre später und dann definitiv zu spät für unseren Zürcher ÖV ausgebaut wird, das wollen wir nicht, wir wollen die Trumpfkarte behalten. Wir wollen, dass die Volksinitiative aktuell bleibt. Roland Munz hat zu Recht in seinem Votum darauf hingewiesen. Auch der Minderheitsantrag der SP, der eigentlich als prophylaktische Massnahme dem Regierungsrat freie Hand geboten hätte, wenn es nötig geworden wäre, auch die Zufahrtsstrecken auszubauen, ist gescheitert. Die eigentlichen Probleme liegen ja nicht nur im Ausbau des Bahnhof Stadelhofen, sondern auf den Zufahrtsstrecken. Die Gegenvorschläge sind für uns allgemein zu allgemein gehalten. Wir wollen den Spatz in der Hand, den wollen wir. FABI ist schon gut, aber Sie wissen, was ich meine, ich hab's ausgeführt. Der Kanton Zürich soll das Heft selbst in die Hand nehmen und er hat das auch schon ein paar Mal gemacht und das hat sich bewährt, die Durchmesserlinie lässt hier grüssen. Die würde nämlich gar nicht stehen ohne den Kanton Zürich. Darum ist die Minderheit der SP immer noch für das Original, die Volksinitiative, und nicht für Kopien davon.

Hanspeter Göldi (SP, Meilen): Ich spreche hier als Vertreter des Bezirks Meilen. Seit der Eröffnung der Durchmesserlinie haben wir bei der S7 ebenfalls Neuerungen erfahren. Erstens: «50 bis 60 Prozent sind klimatisiert», stand gross im Inserat. Früher waren es 100 Prozent. Zweitens: «Mindestens ein Niederflureinstieg pro Komposition», früher waren alles Niederflureinstiege. Drittens: «Mehr Stehplätze, dafür weniger Sitzplätze», das stand nicht im Inserat (*Heiterkeit*). Verstehen Sie deshalb: Allein der Glaube, der fehlt uns am rechten Zürichseeufer, aber auch auf der anderen Seite. Ich spreche hier nicht für die paar wenigen Millionäre an der Goldküste, ich spreche für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die täglich die S7 benützen müssen. Einerseits fahren sie zum Arbeitsplatz den See hoch, aber auch runter. Deshalb werdet ihr verstehen, dass wir die Initiative weiterhin unterstützen werden. Denn wir wollen den Druck aufrechterhalten und können die guten Ansätze, die die FABI-Vorlage uns liefert, einfach noch nicht 100 Prozent glauben. Deshalb hoffe ich, dass Sie mit mir die Initiative unterstützen. Herzlichen Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich möchte mein Votum mit einem Lob an den ZVV beginnen. Wieder einmal hat der ZVV alle Wünsche der Kommission erfüllt. Alle Unterlagen, die gewünscht wurden, alle Berechnungen, die eingefordert wurden, wurden vom ZVV geliefert, beantwortet und gemacht. Und wir wissen sicher sehr gut, was auf uns zukommt, was es heisst, die Initiative zu unterstützen, oder was es heisst, einen Gegenvorschlag zu unterstützen. Ich gehe nicht einig mit Marcel Burlet, dass sein SP-Vorschlag eine prophylaktische Massnahme war. Hätte man das aufgerechnet mit seinen Wünschen, dann wären wir weit über 1 Milliarde bei den Kosten gestanden und ich denke nicht, dass der Kanton Zürich sich das leisten kann.

Die Durchmesserlinie Zürich wurde ein paar Mal als gutes Beispiel der Vorfinanzierung ins Feld geführt. Natürlich kann man das so sehen. Was diese Leute, die das jetzt als gutes Beispiel ins Feld führen, vergessen, ist, dass wir Zinsverluste einfahren mit dieser Vorfinanzierung. Wir haben dem Bund 450 Millionen Franken gegeben und wir bekommen nach Jahren, nach vielen Jahren, wieder 450 Millionen Franken zurück. Wir bekommen aber kein Geld für Zinsen und für unsere Finanzierung dieser 450 Millionen Franken. Das heisst, mit Ihrer Superidee einer Vorfinanzierung haben wir bei der DML einen Zinsverlust von mindestens 25 Millionen Franken eingefahren, und das ist Finanzpolitik, die Sie gutheissen. Diese Finanzpolitik finden wir nicht so toll. Wir sind froh, dass der Bund, früher als erwartet, seine Rückzahlungen leistet und so der Zinsverlust vielleicht ein bisschen geringer ausfällt. Die Endabrechnung werden wir erst Ende dieses Jahres, vielleicht erst im nächsten Jahr haben.

Andreas Hasler hat einen konstruktiven Gegenvorschlag, der die Wege öffnet oder der die Mitspracherechte des Volkes nicht einschränkt, ins Feld geführt, und Herr Hasler hat in seiner Lösung nicht bedacht, dass es ein Nein geben kann. Und ein Nein des Zürcher Volkes zu Stadelhofen wäre ungefähr das grösste Missgeschick, das passieren kann. Denn ein Nein würde heissen: Zürich hat Zeit, Zürich will nicht, Zürich stellt sich quer. Darum verstehe ich auch die Initianten nicht, die ihre Initiative nicht zurückziehen. Wir haben nach der Abstimmung vom 9. Februar 2014 zu FABI eine klare Voraussetzung, eine klare Grundlage und wir sollten darauf vertrauen, dass der Herr Volkswirtschaftsdirektor das richtig macht und dass das vierte Gleis Stadelhofen im Jahr 2030 eröffnet wird und wir uns alle erfreuen werden. Ich bitte Sie also, Initiative und Gegenvorschlag abzulehnen.

Zu Hanspeter Göldi und seinem Goldküsten-Problem möchte ich etwas sagen: Es ist interessant, dass Sie allen anderen Pendlern im Kanton Zürich altes Rollmaterial zugestehen und sagen: «Diese S5 ins Zürcher Oberland soll weiterhin mit diesen Doppelstockzügen der ersten Generation fahren, wir wollen unsere Doppelstockzüge der zweiten Generation zurück.» Sie sind natürlich sehr sozial, indem Sie sagen, Sie wollen nicht darauf verzichten. Sie wollen mehr, aber die anderen können das alte Rollmaterial haben. Wenn Sie ein bisschen die Entwicklung im Rollmaterial mitverfolgt hätten, dann wüssten Sie, dass in der vierten Teilergänzung bis 2018, also in vier Jahren erst, alle Doppelstockzüge mit dem entsprechenden Rollmaterial, mit dem Upgrade da sind und die dritte Generation eingeführt ist. Dann haben wir 50 Doppelstockzüge der neuesten Generation und dann dürfen Sie wieder mit Klimaanlage umherfahren. Aber jetzt hier drin zu sagen, der Bezirk Meilen habe Nachteile wegen der Durchmesserlinie und Sie müssten auf die Klimaanlage verzichten, das zeigt, was für ein guter Sozialist Sie sind.

Gabi Petri (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Zum Vorwurf von Lorenz Habicher, die Bumerang-Wirkung eines Neins nicht bedacht zu haben: Zu unsere Volksinitiative für ein viertes Gleis zwischen Zürich und Winterthur hat die Mehrheit der Stimmberechtigten auch Nein gesagt. Wer nun denkt, mit diesem Nein habe der Kanton Zürich damals das falsche Signal nach Bern geschickt beziehungsweise es sei so interpretiert worden, dass der Kanton Zürich gar keinen Ausbau zwischen Zürich und Winterthur wünsche, muss sich eines Besseren belehren lassen. Den Tatbeweis hat der Bundesrat bereits geliefert, indem der Bundesrat genau diese oberirdische Linienführung des VCS ebenfalls in den Sachplan «Schiene» aufgenommen hat. Also diese Bedenken können wir problemlos ausräumen.

Nun noch zur Situation «Bern 2018». Herr Ernst Stocker und seine Mannen mögen ja in der Bundesverwaltung in Bern gut lobbyieren, aber vielleicht ein bisschen zu wenig gut in der eigenen Fraktion. Dort haben 31 von 56 Mitgliedern seiner Fraktion der FABI-Vorlage nicht zugestimmt, auch unser Filippo (*Filippo Leutenegger, FDP-Altnationalrat und jetziger Stadtzürcher Stadtrat*) nicht, auch Markus Hutter (*FDP-Altnationalrat*) nicht, obwohl sie sich jetzt gern auf die FABI-Vorlage beziehen. Also trotzdem ist beim zweiten Ausbausritt 2018 heute noch nicht klar, ob sich das Bundesparlament für den Ausbau des Stadelhofen entscheiden wird, in welcher Priorität

der Stadelhofen steht und in welchem Zeitraum er realisiert wird. Ihr Hurra-Gebrüll in dieser Sache ist etwas verfrüht. Ich würde ja gern in diese Optimismus-Hitparade einstimmen, aber Sie müssen eben ziemlich eher davon ausgehen, dass nicht wie im letzten Jahr im eidgenössischen Parlament der Kredit für den ersten Ausbauschritt von 3,5 auf über 6 Milliarden einfach verdoppelt wird und den Wünschen der Kantone angepasst wurde, nur um, wie damals, die FABI-Vorlage nicht zu gefährden. Nein, der Bund hat während der Abstimmungsphase im Februar nur allzu deutlich immer wieder auf den anstehenden Substanzerhalt der Bahnen hingewiesen. Ob da der Brüttenertunnel und der Stadelhofen und somit zwei neue teure Projekte im Kanton Zürich im Kreditbeschluss 2018 in Bern Platz finden, das ist mehr als fraglich. Warten auf Bern, auf das Wunder von Bern, Warten ist in letzter Zeit die liebste Nebenbeschäftigung der Politiker, von Ihnen jetzt geradezu propagiert. Warten galt aber noch vor wenigen Wochen in der Richtplan-Debatte nicht als Tugend, wenn es da beim Innovationspark Dübendorf heisst – ich zitiere gerne Ruedi Lais: «Wenn wir jetzt warten und sagen <Wir wollen uns nicht entscheiden, Bundesrat entscheide für uns!>, dann ist das Risiko relativ gross, dass der Bundesrat im Juni gar nicht entscheiden wird. Dieses Signal sollten wir ganz sicher nicht nach Bern senden.» Ab und zu hat er auch recht, unser guter Ruedi Lais (*Heiterkeit*), Abwarten ist selten ein gutes Signal, vor allem dann nicht, wenn es um die dringende Förderung des öffentlichen Verkehrs geht. Also: Mit Warten fahren Sie schlecht.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon) spricht zum zweiten Mal: Lorenz Habicher, es ist ganz einfach: Wenn Sie und die ganze SVP Ja sagen zum Gegenvorschlag, dann ist die Chance sehr gross, dass das auch angenommen wird vom Volk. Also Sie können hier etwas tun dafür, dass es vorwärts geht im Stadelhofen. Sie haben ja nicht inhaltlich gegen den Gegenvorschlag votiert, Sie haben nur gesagt, es könnte vielleicht ein Nein geben. Also haben Sie offenbar keine Argumente gegen den Gegenvorschlag, können Sie Ja sagen zum Gegenvorschlag. Tun Sie das, dann gewinnen wir auch ein Volks-Ja. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Es hat mir den Hut «gelupft». Mit welchem Recht wirft uns Lorenz Habicher heute sozialistische Inkonsequenz vor? Wir sind ja die Steigbügelhalter des öffentlichen Verkehrs. Ich hoffe, wir kommen heute noch so

weit in den Traktanden, dass wir die wahre Fratze der SVP sehen, und zwar dort, wo es ums Tram Hardbrücke geht, dort, wo es darum geht, ÖV-Projekte zu unterstützen, dort, wo es darum geht, in der Limmatalbahn keine Opposition zu machen. Und auch der Bahnhof Altstetten, der Tramanschluss, lässt hier grüssen. Sie wären lieber ruhig geblieben.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Es ist nicht meine Rolle, mich an der aktuellen Diskussion zu beteiligen, aber in der allgemeinen Form kann man sicher sagen, es gibt Momente, wo kein Schiessen angesagt ist, und es gibt andere Momente. Ich möchte nur erläutern, was mir hier in der Interpretation etwas unsicher erscheint: Die KEVU geht davon aus, dass im Initiativtext Folgendes steht: «Der Regierungsrat wird beauftragt, eine kreditschaffende Vorlage zur baulichen Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs Stadelhofen und der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen auszuarbeiten und dem Kantonsrat vorzulegen.» Wenn also diese Vorlage, diese Initiative, angenommen wird, dann wird eine Vorlage vom Regierungsrat ausgearbeitet werden müssen, die aus einem Objektkredit zulasten des Verkehrsfonds besteht. Der Gedanke der Vorfinanzierung kommt im Initiativtext nicht vor, ebenso wenig in der Begründung. Und das ist nicht erstaunlich, denn zum Zeitpunkt der Lancierung der Volksinitiative am 25. Mai 2012 war ja die eidgenössische Debatte noch nicht in Gang, sondern man ging vom Vorlagetext des Bundesrates aus, der Vorfinanzierungen sogar ausdrücklich verboten hätte. Die Volksinitiative kann also durchaus interpretiert werden als Reaktion auf dieses Verbot von Vorfinanzierungen und als Aufforderung, dass der Kanton Zürich selber in die Tasche greift. Das Volk wird sich also Ende 2014 und im positiven Fall für die Volksinitiative Ende 2016 nach Meinung der KEVU nochmals darüber äussern müssen, ob es den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen gemäss Volksinitiative durch einen kantonalen Objektkredit zulasten des Verkehrsfonds finanzieren will oder nicht. Die Frage der Vorfinanzierung ist nicht in der Kompetenz des Kantonsrates und demzufolge auch nicht in der Kompetenz des Volkes. Dies die Interpretation der KEVU und alles andere überlasse ich Ihrer Interpretation.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur nochmals klarstellen: Die Volksinitiative fordert eine kreditschaf-

fende Vorlage. Damit ist eine Vorfinanzierung gemeint. Wie diese finanziert wird, liegt in der Freiheit des Regierungsrates. Und noch ein Punkt: Durch eine Vorfinanzierung fallen dem Kanton keine Mehrkosten an ausser die geringen Zinskosten, die Lorenz Habicher erwähnt hat. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte hier nicht künstlich verlängern, aber es fallen schon Kosten an. Wenn wir den ÖV-Fonds heute anschauen, dann hat er einen Bestand von rund 900 Millionen Franken. Und wenn wir die Projekte in der Pipeline, die wir laut KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) ja zur Kenntnis nehmen und schon wissen, wie sie da kommen, ohne den Stadelhofen anzuschauen, dann ist es so, dass der ÖV-Fonds im Jahr 2030 ins Minus fällt, das heisst, dass wir kein Geld haben. Wenn Sie jetzt die Initiative unterstützen oder auch den Gegenvorschlag, dann wird es so sein, dass diesem ÖV-Fonds mehr Mittel entzogen werden und dass dieser ÖV-Fonds einfach umso rascher im Minus sein wird. Das heisst, Sie bluten unseren eigenen Infrastruktur-Fonds, ÖV-Fonds, aus und Sie werden damit verhindern, dass Projekte, die wir vorantreiben müssen, im Kanton Zürich zeitgemäss realisiert werden können. Das heisst, Sie werden sich doppelt ins Bein schiessen. Zum einen, weil Sie vor dem Volk nicht bestehen werden – Andreas Hasler, ich kann Ihnen garantieren, dass die SVP Nein sagt zur Initiative –, und zum anderen, weil Sie den eigenen ÖV-Fonds ausbluten und schlussendlich kein Geld mehr haben für die wirklichen Interessen der ÖV-Benutzer im Kanton Zürich. Natürlich dürfen Sie das machen, nur, Sie stehen dann auch in der Verantwortung. Ich bitte Sie also um ein zweifaches Nein – zur Initiative und zum Gegenvorschlag.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich erinnere Lorenz Habicher daran, wer sich immer dagegen gewehrt hat, den Verkehrsfonds besser zu äufnen: Das waren Sie. Reden Sie nicht von Ausbluten!

Regierungsrat Ernst Stocker: Um was streiten wir denn heute Morgen? Um etwas, das alle befürworten. Eine interessante Ausgangslage. Alle wollen den Stadelhofen, wir brauchen den Stadelhofen, es ist nur die Frage, wie wir dazukommen. Und wer Vater oder Mutter ist von dieser ganzen Vorlage, Roland Munz, darüber wollen wir uns auch

nicht streiten. Ich denke, es ist ein Wunschkind, und das braucht seine Zeit, das wissen Sie alle (*Heiterkeit*).

Der Kanton Zürich hat viel Geld in seine Bahninfrastruktur rein-gesteckt. Das ist gut und hat sich gelohnt, davon sind wir auch alle überzeugt. Aber die Welt dreht sich und ändert sich und seit Februar 2014 haben wir FABI, es wurde erwähnt. Deshalb leben wir jetzt auch im dynamischen Kanton Zürich, wo ich mir die Dynamik manchmal auch in anderen Verkehrsvorhaben wünsche, dass sich Frau Petri (*Gabi Petri*) dazu äussert. Aber wir sind heute bei der Bahn. Seit FABI 2016 ist der Bund allein verantwortlich für die Bahninfrastruktur und deren Ausbauten, auch für die Ausbauten des S-Bahn-Netzes. Das ist im Gesetz klar und deutlich festgeschrieben und wird auch von niemandem bestritten. Damit der Bund auch genügend Geld hat, hat er einen Topf. In diesen Topf zahlen die Kantone nach FABI 500 Millionen jährlich ein. Der Kanton Zürich – es ist noch nicht ganz in Eisen gegossen, sag ich mal, aber alle Zeichen zeigen darauf hin, dass wir, weil wir ja so wichtig und gross sind und es auch vermögen, meint man in Bern – zahlt 117 Millionen pro Jahr in diesen Topf ein. Das ist nicht nichts. Wenn ich vorher die Jahrezahlen gehört habe, rechnen Sie mal! Ich muss es Ihnen nicht rechnen. Wenn wir zehn Jahre einzahlen, wenn wir 15 Jahre einzahlen, dann ist das quasi wie eine Vorfinanzierung. Da müssen wir ja mal etwas zurückbekommen. Mit dem, was wir in 15 Jahren einzahlen, könnte man den Stadelhofen und noch einen rechten Teil des Brüttenertunnels bauen. Das ist unsere Vorfinanzierung. Und Sie müssen ja nicht glauben, diese 117 Millionen machten dem Kanton Zürich nicht weh. Die schlagen sich zurück auf die Investitionen beispielsweise im Hochbaubereich der Uni oder dem Gesundheitswesen. Die müssen aus unserem Investitionsbudget finanziert werden – zusätzlich. Und wer glaubt, wir könnten einfach das Geld drucken wie die EZB (*Eidgenössische Zentralbank*), der liegt falsch, dieses Geld muss aus dem Budget dieses Kantons kommen, und das ist gar nicht so einfach. Deshalb können wir auch diese Ansprüche stellen und der Bund hat sie zu bezahlen. Und ich glaube, es ist ja klar und wurde schon oft gesagt: Wir wollen diese Vorlage. Beim Bund sind wir ja auf Kurs, wir sind wirklich einmal auf Kurs. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist auch für den Bund wichtig. Der Projektierungskredit – das ist richtig – wurde in FABI eingeschlossen. Aber wenn Sie ja keinen Projektierungskredit haben, dann haben Sie auch kein Projekt am Schluss, weil Sie das Geld nicht haben, um zu projektieren. Jetzt haben wir noch den Glücksfall, dass

zehn Tage vor dieser Debatte der Bund, das BAV, ein Schreiben geschickt hat, die KEVU-Mitglieder haben es. Diese Achse, von der wir heute reden, und auch der Brüttenertunnel sind für den Bund, für das BAV so wichtig, dass es den SBB, bevor alles im Jahr 2016 dann just geregelt ist, den Auftrag gegeben hat: Plant jetzt, diese Achse ist eine der wichtigsten der Schweiz, macht vorwärts! Dieses Schreiben ist da, was wollen wir noch mehr? Alle Signale sind grün, wir müssen jetzt einfach losfahren. Und wenn ich höre «Ja, Zürich muss noch besser werden», dann schauen Sie doch mal in diesem Land, wir haben es bis jetzt gut gemacht, wir alle miteinander. Der ZVV hat es hervorragend gemacht. Zürich hat gezeigt, dass es seine Projekte umsetzen kann. Das ist nicht überall so. Und warum glauben Sie es jetzt beim Stadelhofen nicht? Wir haben die Zusicherung des Bundes, es geht vorwärts. Andreas Hasler sagt, der Regierungsrat brauche noch gestossen zu werden mit dem Gegenvorschlag. Die Signale stehen auf Grün, die Türen sind offen, der Regierungsrat hat die Bahnallianz im Vorfeld von FABI initiiert. Wir haben unsere Ziele erreicht, was wollen wir denn noch? Man muss auch wissen, wann es genug ist, sonst fällt man noch um, und das wäre auch nicht gut. Wir müssen einfach unseren Weg, wie wir ihn jetzt gegangen sind, weiter beschreiten. Ich glaube, wir sind ihn gut gegangen und werden unser Ziel erreichen.

Und Frau Kantonsrätin Petri (*Gabi Petri*), Sie haben gesagt, Zürich brauche gute Karten. Was soll ich noch sagen? Wir haben sehr gute Karten, wir sind im Spiel. «Vercheibe mer's jetzt nö!» Sie haben noch meine Bauern-Gene angesprochen, auf die ich stolz bin. Da kann ich nur sagen: Wer ein totes Pferd reitet, sollte absteigen, weil man nicht mehr «vürschi» (*vorwärts*) kommt (*Heiterkeit*).

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich bitte Sie, die Volksinitiative und den Gegenvorschlag abzulehnen. Wir sind auf Kurs, es braucht nichts mehr. Wir können und wollen den Bahnausbau nicht doppelt bezahlen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir kommen jetzt «vürschi» und zur Detailberatung.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Andreas Wolf, Robert Brunner:

I. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Vorlage auszuarbeiten, die dem Begehren der Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» entspricht.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Minderheitsantrag Andreas Hasler, Robert Brunner, Marcel Burlet, Barbara Schaffner, Andreas Wolf:

I. Der Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» wird zugestimmt.

II. Teil B dieser Vorlage wird als Gegenvorschlag beschlossen.

III. Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, arbeitet der Regierungsrat eine Vorlage aus, die dem Begehren des Gegenvorschlags entspricht.

IV. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst. Die Minderheitsmeinung des Kantonsrates wird von seiner Geschäftsleitung verfasst.

V. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir stimmen zuerst über den Minderheitsantrag von Andreas Wolf ab. Danach stelle ich den Minderheitsantrag von Andreas Hasler dem Kommissionsantrag gegenüber.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 17 Stimmen (bei 1 Enthaltung), den Minderheitsantrag von Andreas Wolf abzulehnen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Andreas Hasler wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 125 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Bevor ich Sie in die Pause entlasse, noch drei Mitteilungen:

Die erste betrifft all diejenigen, die ihren Badge noch nicht ausgewechselt haben. Sie haben dazu in der Pause noch Gelegenheit, dies hier im Foyer zu tun.

Das Zweite betrifft die Zürcher Gemeindepräsidenten, sie haben einen neuen Präsidenten gewählt. Nachfolger von Hans-Peter Hulliger ist unser Kantonsratskollege Jörg Kündig. Wir wünschen ihm viel Erfolg bei seiner neuen Aufgabe.

Und dann noch zu einer ganz schönen Mitteilung: Wir haben zwei Geburtstagsmänner heute zu feiern. Der eine sitzt im Saal, das ist Markus Späth. Wir gratulieren ihm ganz herzlich. Und der andere sitzt oben im Sekretariat, es ist Claudio Stutz. Auch ihm ganz herzliche Gratulation und einen schönen Geburtstag. (*Applaus.*)

4. Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 20. November 2013 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Mai 2014 **5046a**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, dass Ziffer I der Ausgabenbremse untersteht.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Regierungsrat beantragte uns am 20. November 2013 einen Kantonsbeitrag von 76,7 Millionen Franken an die Stadt Zürich zugunsten des Projektes «Tramverbindung Hardbrücke» der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*). Die Mittel sollen dem Verkehrsfonds entnommen werden. Der Beitrag soll unter dem Vorbehalt einer Mitfinanzierung durch den Bund, genauer durch dessen Programm «Agglomerationsverkehr», in der Höhe von 35 Prozent der Gesamtkosten von 129,6 Millionen Franken bewilligt werden. Die KEVU beantragt Ihnen mit deutlicher Mehrheit, den Beitrag zu bewilligen.

Seit 2009 ist diese neue Tramverbindung in der alle zwei Jahre von unserem Rat verabschiedeten ZVV-Strategie (*Zürcher Verkehrsverbund*). Bereits drei Jahre zuvor, nämlich in der Weisung zur Kreditvorlage «Tram Zürich West», hatte der Regierungsrat die Bedeutung und Notwendigkeit des Trams Hardbrücke aufgezeigt. Innerstädtische Tramlinien sind gemäss ständiger Praxis nicht Teil des kantonalen Verkehrsrichtplans. Im geltenden regionalen Richtplan der Stadt Zürich ist die Tramverbindung Hardbrücke seit dem Jahr 2000 eingetragen. Die Stadt Zürich hat ihren Kostenanteil durch Stadt- und Gemeinderatsbeschlüsse bewilligt. Gegen den entsprechenden Gemeinderatsbeschluss vom 20. März 2013 wurde das Referendum nicht ergriffen. Für unsere Kommission ging es nach all diesen Vorentscheiden nicht mehr um die Grundsatzfrage, sondern einerseits um die verkehrstechnischen Details und andererseits um die Auswirkung des Projektes auf die betroffenen Stadtquartiere.

Die KEVU beriet das Geschäft an sechs Sitzungen, wovon eine ein umfassender Augenschein war. Sie hörte die Stadt Zürich, inklusive VBZ, sowie sämtliche Gewerbe- und Quartiervereine beidseits der Hardbrücke und im Quartier Grünau an.

Nun zu einzelnen, von der KEVU genauer betrachteten Teilen des Projektes: Auf der Brücke werden in jede Richtung vier Spuren geschaffen, nämlich je ein kombinierter Fuss-/Radweg, eine gemeinsame Tram-/Busspur sowie je zwei Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr. Die KEVU hält die Dimensionierung dieser Spuren für ausreichend. Ganz ohne Rücksichtnahme wird es auf dem kombinierten Fuss-/Radweg, insbesondere im Bereich der Haltestelle Hardbrücke aber selbstverständlich nicht gehen. Die Fussgängerquerung am Hardplatz erachtet die KEVU als sicher und nicht als kapazitätsbehindernd. Die Erweiterung der Abgänge zur S-Bahn-Station

Hardbrücke entspricht schon heute einem dringenden Bedürfnis, umso mehr tut sie es, wenn auf der Hardbrücke ein Tram hält. Gemäss Linienkonzept 2030 der VBZ und des ZVV wird nicht nur das Tram 8 über die Hardbrücke bis ins Werdhölzli weitergeführt. Um die Betriebskosten zu begrenzen, soll die Linie 17 ausserhalb der Stosszeiten am Escher-Wyss-Platz gewendet werden. Die Linie 8 schliesslich soll zwischen Bahnhof Stadelhofen und Klusplatz die Linie 15 ersetzen, statt wie heute via Albert-Heim-Platz zu verkehren. Gegen den teilweisen Verlust der Direktverbindung Werdhölzli–Stadtzentrum wehren sich die Quartiervereine zwischen Wipkingen und Grünau. Diese Linienführungen liegen in der Kompetenz der Stadt Zürich und tangieren das vorliegende Projekt nicht. Sämtliche Quartiervereine unterstützen denn auch die Tramverbindung Hardbrücke. Die angehörten Gewerbevereine zeigten sich mit der Führung und den Kapazitäten für den Strassenverkehr ausdrücklich einverstanden. Nach unseren Beratungsergebnissen, den Anhörungen und dem Lokaltermin stimmt die KEVU dem Kantonsbeitrag mit deutlicher Mehrheit zu.

Die Kommissionsminderheit, bestehend aus der SVP-Deputation, lehnt den Kredit ab. Sie befürchtet insbesondere im Bereich Hardplatz Behinderungen für den motorisierten Individualverkehr und hält generell das ganze Projekt für zu teuer.

Im Namen der KEVU bitte ich Sie, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Roland Scheck (SVP, Zürich): Die Hardbrücke bildet zusammen mit der Rosengartenstrasse die sogenannte Nord-West-Achse der Stadt Zürich. Das ist die wichtigste und meistbefahrene Ein- und Ausfallsachse nicht nur von Zürich, sondern von der ganzen Schweiz, und diese Hochleistungsstrasse ist der rot-grünen Stadt Zürich in ihrem Kampf gegen den Autoverkehr schon lange ein Dorn im Auge. Man unternimmt alles, um diese Achse schwächen zu können. Dazu erfindet man immer wieder neue Verkehrsbehinderungsmassnahmen, wie zum Beispiel ein Rosengartentram oder einen Busvorläuferbetrieb dazu, dann einen Veloweg, neue Fussgängerquerungen, zusätzliche Lichtsignalanlagen, separate Busspuren, Busbevorzugungsanlagen, Spurabbauten und so weiter. Also Sie sehen, Rot-Grün wird richtig kreativ, wenn es gegen das Auto geht. Aber die ultimative Idee ist dieses Tram Hardbrücke. Und wenn diese Massnahme kommt, dann wird es tatsächlich gelingen, die Nord-West-Achse der Stadt Zürich faktisch lahmzulegen. Denn die Linienführung des Trams ist so gewählt,

dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Das muss man sich einmal vorstellen: Mit diesen Manövern wird der Autoverkehr, nach Taktfahrplan sozusagen, immer wieder unterbrochen. Bei einem Sieben-einhalb-Minuten-Takt und einem Zweirichtungsbetrieb des Trams kann man sich einfach ausrechnen, dass laufend ein Fahrstreifen für eine bestimmte Zeitdauer gänzlich angehalten wird. Und das bei einem DTV (*durchschnittlicher Tagesverkehr*) von rund 60'000 Fahrzeugen pro Tag. Was wir da also in Tat und Wahrheit haben, ist eine Instrumentalisierung des öffentlichen Verkehrs. Man missbraucht den ÖV, um den Autoverkehr zu bekämpfen. Denn verkehrsplanerisch macht dieses Tram nicht den geringsten Sinn, weil man ja heute schon vom Hardplatz auf und über die Hardbrücke kommt, es gibt dort bereits drei Buslinien. Und auch das Werdhölzli ist heute schon bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Und geradezu skandalös ist es, dass man sich diesen Anti-Auto-Streich auch noch einen dreistelligen Millionenbetrag an Steuergeldern kosten lässt. Über 100 Millionen Franken, nur damit man kurz auf die Hardbrücke raufkommt, den Verkehr unterbrechen kann und nach 100 Metern wieder runterfährt. Das ist doch kein ÖV-Projekt, das ist eine Verkehrsbehinderungsmassnahme, und zwar mit einem traurigen Rekord. Dieses Tram Hardbrücke ist die teuerste Verkehrsbehinderungsmassnahme der Welt. Noch nie hat jemand so viel Geld ausgegeben, nur um das Auto schikanieren zu können und damit gleich noch die eigene Volkswirtschaft zu schwächen. Die Schiene als Symbol des zurückeroberten Strassenraums, das ist das Credo, das ist Verkehrs-Klassenkampf, wie er eben in Zürich geführt wird.

Es ist nun ganz wichtig, dass wir der rot-grünen Stadt Zürich nicht auf den Leim kriechen, das ist uns nämlich mit dem Tram Nummer 2 in Altstetten schon passiert. Der Kanton darf keine Gelder für Verkehrsbehinderung sprechen und der Kanton darf es nicht zulassen, dass der öffentliche Verkehr für andere Interessen instrumentalisiert wird. Das Ziel der Stadt Zürich, sich verkehrstechnisch gegen aussen abzuschotten, gegen das Kantonsgebiet, gegen die Menschen aus den Gemeinden, kann unmöglich im Interesse des Kantons sein. Deshalb bitten wir Sie, hier ein klares Zeichen zu setzen und von einer kantonalen Beitragszusicherung abzusehen.

Roland Munz (SP, Zürich): Herr Regierungsrat (*Ernst Stocker*), ich nehme an, das vorliegende Projekt gehört jetzt eben zu jenen Ver-

kehrsvorhaben, denen Sie vor der Pause ja auch unsere breiteste Unterstützung wünschten. Über die Hardbrücke soll ein Tram verkehren. Das ist nicht verkehrt, ganz im Gegenteil: Die Stadtteile an den Bahngeleisen brauchen eine leistungsfähigere Verknüpfung. Der Bahnhof Hardbrücke braucht leistungsfähigere, umsteigefreie Feinverteiler in die boomenden Quartiere links und rechts der Bahnlinie – je länger, umso mehr. Es ist nun beantragt einen Kantonsbeitrag an die Tram-Infrastrukturbauten vom Hardplatz auf die Brücke zu sprechen, auf dem zu befahrenden Teil der Brücke und die Rampe hinunter zum Anschluss an die bestehenden Gleisanlagen des Trams Zürich West. Zudem sind die Anpassungen für den übrigen Verkehr vorzunehmen und die VBZ-Haltestelle Hardbrücke ist auszubauen. Nicht weniger als all dies ist Gegenstand der Vorlage, aber auch nicht mehr.

Die SP-Fraktion ist gar nicht glücklich darüber, wie die VBZ das Tram Hardbrücke schliesslich befahren möchten. Wir lehnen es ab, dass das Quartier Grünau seine heutige Direktverbindung zum Limmatplatz verlieren soll. Linien, die nur zu gewissen Zeiten befahren werden, sind auch nicht befriedigend. Die SP kämpft für die beste Linienführung auch für die Quartierbevölkerung. Denn es scheint, als ob der Fokus im heutigen Stand der Planung zu einseitig auf die per Bahn anreisenden Berufstätigen gelegt und dass die Anliegen der Bevölkerung vernachlässigt werden. Nächste Woche wird eine breit abgestützte Petition dazu dem zuständigen Stadtrat überreicht werden.

All das ist aber kein Grund, irgendwas zu unternehmen, was die Infrastrukturbauten verzögern oder gar verhindern würde. Das Tramlinienetz ist wie ein Musikinstrument: Es kann sein, dass das zur Aufführung gedachte Stück nicht unser Lieblingsstück ist. Deswegen aber das Instrument zu zerstören, ist keine Lösung. Wir sagen darum ganz klar Ja zum Bau der Infrastruktur, inklusive des vorgesehenen Abzweigers in die Pfingstweidstrasse. Aber natürlich könnte dieser vorgesehene Abzweiger, der erst als Service-Abzweiger gedacht ist, auch regulär befahren werden. Nebst dem Weiterbestand der Verbindung Grünau–Limmatplatz wünschen wir uns so auch eine Erschliessung des Toni-Gebietes ab der Hardbrücke via Pfingstweid. Es gehört zum Alltag der Planerinnen und Planer bei den VBZ, dass Linien nicht für die Ewigkeit festgelegt werden. Fast bei jedem Fahrplanwechsel gibt es Linienführungen, die modifiziert werden. Wie dannzumal die neue Gleisinfrastruktur bespielt wird, darüber wird noch reden sein. Aber darüber kann überhaupt nur verhandelt werden, wenn das Instrument angeschafft wird, das mit uns gefälligen Stücken zu bespie-

len wir uns dann wünschen. Wer nicht in Fundamentalopposition zum ÖV verfallen will, sagt Ja zur Vorlage.

Liebe SVP, Sie wissen ganz genau, dass kapazitätsbestimmend auf der Achse Hardstrasse nicht eine geregelte Tramquerung wäre, sondern kapazitätsbestimmend sind und bleiben die Knoten Albisrieder- und Bullingerplatz. Das können Sie nicht wegdiskutieren, es sei denn, Sie ignorieren alle Fakten.

Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen daher Zustimmung zur Vorlage.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und wird ihr zustimmen aus den nachfolgenden Gründen: Es ist unbestritten, dass sich die Stadt Zürich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich entwickelt hat und entsprechend überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen generiert. Das betrifft auch das Gebiet Zürich West. Und das Wachstum geht noch weiter bis hin zu einer Verdoppelung. Dafür müssen die notwendigen Infrastrukturen rechtzeitig bereitgestellt sein. Die Tramverbindung Hardbrücke entspricht dem neuen kantonalen Richtplan. Dieser besagt nämlich, dass je zentraler ein Gebiet ist, umso stärker der öffentliche Verkehr gewichtet wird. Und umgekehrt: Je dezentraler, umso grössere Bedeutung hat das Auto. Die neue Tramlinie ermöglicht eine direkte und eine schnelle Verbindung zwischen den grossen Entwicklungsgebieten im Norden, Westen und Süden der Stadt Zürich. Die Fahrgäste profitieren von kürzeren Reisezeiten auf zahlreichen innerstädtischen Querverbindungen. Insbesondere eine erste Querverbindung, die jetzt geschaffen wird, entlastet auch die neuen Tramlinien im Zentrum der Stadt Zürich. Ich möchte darauf hinweisen, dass insbesondere rund um den Hauptbahnhof Zürich bereits heute das System an seine Grenzen stösst. Gegenüber den bestehenden Busverbindungen bietet das Tram mehr Kapazität, eine grössere Fahrplanstabilität und einen höheren Komfort. «Der Bahnhof Hardbrücke hat mittlerweile ein gleich grosses Passagieraufkommen wie zum Beispiel der Bahnhof Sankt Gallen. Und wenn Zürich West weiterhin so pulsiert, wird das Aufkommen gleich gross sein wie in Genf. Ein solcher Bahnhof braucht einen ÖV-Anschluss, der auch genügend Leute wegbringen kann. Dies geht nur mit einem Tram.» Das ist ein Zitat von Stadtrat Türler (*Andres Türler*) im Gemeinderat.

Für den motorisierten Individualverkehr resultieren durch die Tramverbindungen keine Kapazitätseinbussen. Die neuen Kreuzungen sind

so geplant, dass der Verkehrsfluss gewährleistet bleibt. Für die Autos bleibt die Hardbrücke vierspurig. Die Tramkreuzung auf der Hardbrücke führt zu einem – das ist richtig – von insgesamt sieben Rotlichtern. Der verkehrlich tatsächlich heikle Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse kann funktionieren, auch wenn diese zugegebenermassen anspruchsvoll ist. Angesichts des ausgewiesenen grossen Nutzens ist das Projekt und sind die Kosten für uns daher gerechtfertigt. Den Kritikern möchten wir zu bedenken geben, dass ein attraktiver und daher gut benutzter innerstädtischer öffentlicher Verkehr zur Entlastung der Strasse beiträgt. Müsste die Strasse das neue Siedlungswachstum aufnehmen, würde das bereits heute stark belastete System vollständig kollabieren. Und es liegt nicht im Interesse eines funktionierenden innerstädtischen Individualverkehrs, die wichtige Nord-West-Achse der Stadt Zürich – die ist ja sehr stark befahren – lahmzulegen.

Fazit: Die neue Tramverbindung Hardbrücke ist aus unserer Sicht nötig. Sie entspricht einer vorausschauenden und mit dem kantonalen Richtplan abgestimmten Siedlungsentwicklung, und dies ohne den Individualverkehr unnötig einzuschränken. Die Stadt Zürich und der Bund haben ihre Beiträge bereits zugesichert. Ich bitte Sie deshalb namens der SVP-Fraktion, dies heute hier im Rat ebenfalls zu tun. Besten Dank.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Herr Scheck (*Roland Scheck*), Sie haben ja tief in die ideologische Trickkiste gegriffen und gesagt, das sei nur ein Verkehrsbehinderungsprojekt der rot-grünen Stadtregierung. Sie haben sich dann zur Behauptung verstiegen, das sei die teuerste Verkehrsbehinderungsmassnahme der Welt gegen den Privatverkehr. Das ist etwa die gleiche Nabelschau, wie wenn der Verteidigungsminister sagt: «Wir wollen die beste Armee der Welt.» Am Wochenende hat ein Parteipräsident von einer Partei da hinten (*Votant zeigt in Richtung der SP-Fraktion*) gesagt: «Wir wollen die beste Bildung der Welt.» Ich hätte gern die beste Nationalmannschaft der Welt, das schaffen wir ganz sicher nicht. Aber seien Sie doch ein bisschen realistisch, das Problem aller Ideologen ist ja, dass man am Volk vorbeiredet und irgendwelchen Hirngespinsten nachrennt. So ist es eben auch mit dem Bahnhof Hardbrücke. Sie haben gesagt, das sei ein Projekt der Stadt, es nütze nur der Stadt. Es nützt den Pendlern und den Pendlern, Herr Scheck und meine Damen und Herren von der SVP, der Bahnhof Hardbrücke ist nicht irgendein Bahnhof, er gehört

zu den Top Ten der Schweiz, er ist einer der grössten Bahnhöfe der grössten Frequenzen. Und es sind nicht die Stadtzürcher und Stadtzürcherinnen, die diesen Bahnhof benützen, sondern die «Agglo». Und wir wissen ja, die Agglomeration ist fest in SVP-Hand. Also das sind Ihre Wähler und Wählerinnen und die brauchen das, die warten da nämlich. Erstens ist es zum Aussteigen unbequem. Die Perrons sind eng, die Treppen sind eng, das ist ein sehr ungemütlicher Bahnhof, er wird deshalb auch ausgebaut mit diesem Kredit. Und dann warten Sie auf den Bus 33 und 72, fahren Sie mal da über die Hardbrücke. Sehen Sie diese Menschenschlangen, die sich da in den Bus hineinzwängen und dann stehen müssen. Für das gibt das Tram eine Entlastung, das ist eine sinnvolle Lösung. Wir wissen: Das Tram hat mehr Kapazität, es wird lieber benutzt, man kann hin und wieder sogar sitzen. Das dient den Leuten, die in die Stadt kommen zum Arbeiten. Deshalb sollte man nicht am Volk vorbeireden. Das ist eine sinnvolle Sache, es wurde gesagt. Der Hauptbahnhof wird entlastet, was wollen Sie mehr? Wenn jemand dann eigentlich noch verliert bei dieser Geschichte, dann ist es ein Teil der Stadtzürcher Quartiere – das Hardturm-Quartier, das Grünau-Quartier –, die keine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof mehr haben. Also seien Sie realistisch und sagen Sie zu. Es dient den Leuten, dieses Projekt. Deshalb wird unsere Fraktion, bestehend aus Grünen, AL und CSP, diesem Projekt vollumfänglich zustimmen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Die Grünliberalen erlauben sich, nur zu dieser Vorlage zu sprechen und nicht innerstädtische Frustbewältigung zu betreiben. Wenn ich in Wimbledon beim Tennis mitspielen möchte, ist es eigentlich ganz einfach: Ich nehme ein Racket, stehe auf den Platz und schon geht das Spiel los. Doch halt! So einfach ist es nun doch auch wieder nicht. Ich brauche nämlich noch zwingend ein weisses T-Shirt, weisse Hosen, weisse Socken und weisse Schuhe, die für das Spiel auf Rasen tauglich sind. Genauso reichen Geleise allein für eine gute Tramverbindung über die Hardbrücke nicht. Dazu gehören auch noch eine Umgestaltung des Hardplatzes, eine neue Tramhaltestelle mit grösseren Anpassungen an die bestehenden Publikumsanlagen beim Bahnhof Hardbrücke, kleinere Anpassungen beim Escher-Wyss-Platz sowie die Verlegung und Erneuerung von Werkleitungen. Wir sprechen heute also über ein Gesamtpaket, das selbstverständlich etwas mehr kostet als die reine Verlegung von Geleisen. Deshalb kostet es auch etwas mehr, 130 Millionen

Franken insgesamt, respektive 77 Millionen Franken für den Kanton. Diesen Preis sind die Grünliberalen bereit zu zahlen. Es ist uns wichtig, dass die Verkehrsinfrastruktur mit der Stadtentwicklung der letzten Jahre Schritt hält. Und es ist uns besonders wichtig, dass dem ÖV im städtischen Raum, wo die zukünftige Entwicklung konzentriert werden soll, diese Entwicklung eben auch ermöglicht wird, da bin ich mit Carmen Walker Späh sehr einverstanden.

Zum Thema der sogenannten Verkehrsbehinderung muss ich eigentlich nichts mehr sagen, da wurden ja aufwendige Simulationen gemacht. Diese haben klar gezeigt, dass keine neuen kapazitätsbegrenzenden Stellen entstehen, alles andere ist Blödsinn.

Zurück zu Wimbledon: Dort genügt die richtige Ausrichtung natürlich noch lange nicht, um mitspielen zu können. Es braucht dazu noch viel Talent und noch mehr Training. Hier liegt ein grosser Unterschied zum Tram Hardbrücke: Ist die Verbindung einmal gebaut, dürfen sie alle, ganz unabhängig von Talent und Training, benützen. In diesem Sinne ist das Tram Hardbrücke das bessere Wimbledon und in diesem Sinne stimmen die Grünliberalen dem Projekt «Wimbledon optimiert» zu. Tun Sie das bitte auch.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Die Hardbrücke ist eine sehr wichtige Tangentialverbindung für den Verkehr in der Stadt Zürich. Ab Hauptbahnhof bis ins Limmattal bilden die SBB-Geleise einen eigentlichen Riegel, welcher die Stadt in zwei Gebiete teilt. Es ist für alle Verkehrsträger, wie Fussgänger, Velo, öffentlicher Verkehr und motorisierter Privatverkehr, schwierig, dieses Nadelöhr zu passieren. Es gibt zurzeit keine Tramverbindung, welche die SBB-Geleise über- oder unterquert. Unter der Langstrasse und auf der Hard- und Europa- brücke finden sich nur Buslinien. Alle diese wichtigen Tangentiallinien sind bereits heute sehr gut frequentiert und werden in Zukunft mit der weiteren Stadtentwicklung in Zürich West und neben den SBB-Geleisen noch weiter an Bedeutung gewinnen. Kommt dazu, dass der Bahnhof Hardbrücke eine wichtige Umsteigebeziehung zwischen dem städtischen und dem Regionalverkehr mit neun S-Bahnen ist. Zurzeit gibt es bei diesem wichtigen Bahnhof keine direkten Umsteigemöglichkeiten aufs Tram. Auch fehlt eine direkte Tramanbindung von Zürich West auf die andere Stadtseite Richtung Stauffacher. Der Stadtzürcher Gemeinderat hat bereits Ja zum städtischen Kredit gesagt und auch der Bund hat einen entsprechenden Beitrag gespro-

chen. Deshalb unterstützt auch die CVP-Kantonsratsfraktion die Kreditvorlage und sagt Ja zum Tram Hardbrücke. Vielleicht ist vorliegendes Projekt «Tramverbindung Hardbrücke» auch eine Chance für die Limmattalbahn, deren Linienführung in Altstetten im Zusammenhang mit der Tramlinie 2 umstritten ist, indem die Limmattalbahn auf der breiten und geraden Hohlstrasse vom Bahnhof Altstetten bis zum Hardplatz verlängert werden könnte. Die Strecke ist nicht sehr lang. Beim Hardplatz ist die Verknüpfung mit dem städtischen Tramnetz – die Linie 8 und künftig eben das Hardbrücke-Tram – Richtung Innenstadt, und der wichtigen Tangentialachse Hardbrücke Richtung Zürich Nord und Zürich Süd optimal gewährleistet. Dadurch würden der Anfang und Endpunkt der Limmattalbahn beim Bahnhof Altstetten wegfallen. Die Tramlinie 2 könnte so bleiben für das Quartier, wie sie ist. Allen wäre gedient, der Quartierbevölkerung und den Pendlern. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist schon sehr viel gesagt worden, sehr viel Gutes, sehr viel Wichtiges. Und ich muss ehrlich zugeben: Manchmal habe ich echt Mühe, bei Vorlagen wie dieser noch etwas Sinnvolles zu sagen. Wenn ein Projekt in seiner Dringlichkeit so klar ausgewiesen, in seiner Ausarbeitung so perfekt bis ins kleinste Detail vorgelegt, in den verschiedenen Eventualitäten so seriös abgeklärt ist und obendrein von allen lokalen Playern so vorbehaltlos begrüsst und befürwortet wird, bleibt mir nur noch eins: Denen, die das Ganze so gut gemacht haben, von Herzen zu gratulieren und zu danken und herzlich zuzustimmen, so wie es Lorenz Habicher in der letzten Vorlage angetönt hat. Aber eben, Wünsche bleiben immer noch offen und das ist ja auch gut so. Es wird in dieser Vorlage aber auch wieder einmal gezeigt, dass es den Beweis für das Haar in der Suppe auch in dieser Vorlage irgendwie noch gibt. Die SVP hat es gefunden, das Haar in der Suppe, und ich behaupte ungeschminkt, dass sie beim Suchen und langen Kratzen am eigenen Kopf ein Haar verloren hat, das nun in der Suppe liegt. Die SVP ist nun sehr bemüht darin, dieses Haar zu einem Misthaufen anwachsen zu lassen, zu einem veritablen Misthaufen, sodass man sich dann berufen fühlt, gleich ausmisten zu müssen. So nicht, liebe SVP. Es ist jetzt mehrmals auch klar gesagt worden, dass der motorisierte Individualverkehr durch dieses Projekt in keinerlei Art und Weise behindert oder beeinträchtigt wird. Wir werden dieser Vorlage selbstverständlich zustimmen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Mit der Tramverbindung Hardbrücke wird ein boomendes Gebiet infrastrukturell angepasst. Der Bau der Tangentialverbindung wird Entlastungen bringen, vor allem auch im Hauptbahnhofbereich. Die BDP spricht sich klar für eine Entwicklung im ÖV aus und dazu gehört für uns auch diese Tramverbindung. Gleichzeitig ist es aber sehr wichtig, auch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs zu planen, zu sanieren und auch weiter auszubauen. Es gibt politische Exponenten, die immer noch gegen das eine oder andere wettern. So geht das aber nicht, denn wir brauchen beides, den ÖV und den Individualverkehr. Hören wir doch auf, das eine gegen das andere auszuspielen und politisieren wir pragmatisch für alle Nutzer. Die BDP unterstützt den Antrag der KEVU und des Regierungsrates, dem Staatsbeitrag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Die Fraktionssprechenden haben sich gemeldet.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Vergleich mit Wimbledon: Es ist natürlich schon so, es ist ein Projekt für die «Agglos», es ist aber nicht so, dass man dann weisse Socken haben muss, um das zu benützen, auch wenn das jetzt mit Wimbledon verglichen wird. Ich arbeite in der Realwirtschaft, Herr Scheck (*Roland Scheck*), und bin darum dann und wann mit dem Lieferwagen in der Stadt unterwegs. Ich kenne diese Strecke selbstverständlich am Steuer. Wir hatten damals die Besichtigung dieses Projektes nicht nur auf der Seite der Hardbrücke, wir sind sogar auf den Prime Tower gegangen und konnten das von oben anschauen. Fakt ist: Dort findet dieser Verkehr nicht mehr statt. Der ist Vergangenheit, der ist nicht mehr dort. Das war vor zehn Jahren anders, aber die kapazitätsbeschränkenden Elemente sind woanders. Sie können dort nicht mehr beschränken, als es das Rotlicht in der Abzweigung unten dann macht. Also da ist es abenteuerlich, zu sagen, dass hier der Verkehr, also der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) in irgendeiner Art und Weise behindert wird. Ich bin heute eine halbe Stunde schneller bei meinen Kunden als noch vor zehn Jahren, einfach um das zu sagen. Es gab dann in der Kommission auch einige abenteuerliche Vorschläge, wie man das Projekt ändern könnte. Ich weiss nicht, die kamen wahrscheinlich auch von Ihnen. Das hat dann aber mit Verkehrssicherheit nichts mehr zu tun. Es ist wirklich ein Projekt, das als Ganzes funktioniert. Den Verkehr, von dem Sie uns hier erzählen, der existiert nicht mehr.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Robert Brunner, morgens um halb zehn auf der Hardbrücke ist wirklich nicht so viel los, aber es gibt andere Zeiten. Und dort haben wir dann Stosszeiten und stehenden Verkehr. Nur, als nicht wohnhaft in Steinmaur, muss ich sagen: Ich weiss auch nicht, wie es auf der Hauptstrasse in Steinmaur aussieht um halb zehn am Morgen. Ich möchte dort auch nicht unbedingt sagen, ein Augenschein sei aussagekräftig. Ich bin aber froh um die Aussagen von Markus Bischoff, der gesagt hat, es gebe nur einen Pendlernutzen, die Quartiere verlieren. Der Pendlernutzen ist der Ausbau des Perrons und der Treppen, was nicht Teil des kantonalen Beitrags ist, nebenbei gesagt, das finanzieren die SBB und die Stadt Zürich.

Was auch interessant ist, ist, dass die Partei von Markus Bischoff die Sanierung der Hardbrücke in den letzten Jahren vehement abgelehnt hat. Und auch die SP war unter kundiger Führung von Frau Spring (*Monika Spring*) der Meinung, man sollte die Hardbrücke zurückbauen. Darum ist es falsch, dass Herr Munz (*Roland Munz*) von einem Tram über die Hardbrücke spricht, denn es ist bestenfalls ein Tram in die Mitte der Hardbrücke, aber nicht über die Hardbrücke. Natürlich, alle haben Wünsche. Wir haben uns in der Kommission gewünscht, dass die Zufahrt nicht vom Hardplatz gestaltet wird, wie es jetzt vorgesehen ist, weil wir dort einen Unfallschwerpunkt sehen. Wir haben gedacht, die Rampe Hohlstrasse eigne sich besser. Das wurde abgelehnt. Wir haben auch gesagt, das Toni-Areal müsse direkt angeschlossen werden und nicht mit einem Serviceast irgendwann einmal. Auch das wurde nicht aufgenommen. Dort beim Toni-Areal nimmt man in Kauf, dass die Schüler mit ihren Instrumenten oder was für einer Ausrüstung auch immer die 700 Meter auf die Hardbrücke laufen können. Da sagt man, die dürfen das. Wenn aber jemand anders 150 Meter laufen müsste, dann schreit man schon in der Stadt Zürich. Es ist interessant, wie gewichtet wird. Auch der gute Einfall von Roland Munz, die Petition des Quartiers zu erwähnen: Wieso ist dort eigentlich ein Widerstand erwachsen? Weil man dem Quartier wieder eine direkte Verbindung wegnimmt, weil das Tram, das gewohnheitsmässig zum Limmatplatz gefahren ist, nachher eben nicht mehr direkt zum Limmatplatz fährt, sondern über Escher Wyss, über die Pfingstweid-Rampe auf die Hardbrücke zum Hardplatz und weiter Richtung Paradeplatz. Die Bewohner des Werdhölzlis, des Grünau-Quartiers oder auch des Hard-Quartiers wollen nicht unbedingt zum Paradeplatz. Nun gut, Herr Holenstein (*Christoph Holenstein*) hat gesagt, die SBB-Gleise bilden einen Riegel und es führen nur Buslinien

über diese Brücke. Ich möchte sagen, dass drei Buslinien im Vollausbau während der Stosszeiten wunderbar die ankommenden und abgehenden Pendler aufnehmen können, es ist also kein Problem, dass es «nur» Buslinien sind. Auch ist es ein Umsteigebahnhof, das ist richtig gesagt, aber der Umsteigebahnhof braucht nicht zwingend einen Tramanschluss. Sonst müssten Sie ja sagen: Hilfe, Hilfe, wir haben andere Umsteigebahnhöfe, die auch keinen Tramanschluss haben, oder bei denen man 100 oder 150 oder vielleicht 200 Meter weit laufen muss. Natürlich kann man jetzt sagen «Es wird eine Chance vertan» und das sagt die SVP auch. Wir hatten eine bessere Idee und wir haben auch gesagt, es sei zu teuer. Sie haben 700 Meter Infrastruktur für 130 Millionen Franken veranschlagt. Das ist so ziemlich die teuerste Tramlinie, die Sie bauen können. Zudem haben Sie einen Unfallschwerpunkt am Hardplatz, wo das Tram die Fahrspuren überquert wird. Dort werden vor allem Velofahrer Opfer dieses Trams werden. Lassen Sie sich das gesagt sein, denn wir haben diese Situation ja auch schon bei der Glattalbahn. Wenn ein Velofahrer von der Rampe Hardbrücke herunterkommt, wird er nicht sehr langsam fahren. Oder wenn er die Rampe hinauf will, wird er nicht langsam fahren. Das heisst, er wird dort mit dem Tram kollidieren und Sie haben das zu verantworten.

Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Vorlage ab. Wir können mit 130 Millionen Franken etwas Besseres machen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Nur eine kurze Erwiderung: Also bei uns müssen die Sünniker Kindergärtler mehr als einen Kilometer in den Kindergarten laufen und die haben kürzere Beine als die Studenten im Toni-Areal. Was du (*Lorenz Habicher*) als Argument gesagt hast, das war die andere Strategie. Entweder man schiesst es so ab oder dann bringt man Anträge, die das Ganze noch viel, viel mehr verteuern mit abenteuerlichen Auffahrten auf die Hardbrücke, welche dann den Verkehr erst recht beschränken. Also diese Argumentation ist absolut haarsträubend, darum bitte ich Sie, diesem Kredit zuzustimmen.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ich möchte noch etwas zu Lorenz Habicher und den Buslinien auf der Hardbrücke sagen. Zurzeit ist es so, dass man mit diesen Buslinien nicht Richtung Stauffacher oder in die Innenstadt kommt, weil sie an-

ders verkehren. Das bedeutet: Man muss bei der Hardbrücke einsteigen und beim Hardplatz oder beim Albisriederplatz wieder aussteigen und dort aufs Tram wechseln.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Nur eine kleine Korrektur zum Votum von Lorenz Habicher: Für Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke sind im Beitrag des Kantons 14,2 Millionen Franken vorgesehen und nicht nichts, wie er gesagt hat. Diese 14,2 Millionen Franken des Kantons für den Bahnhof Hardbrücke machen 50 Prozent der Gesamtkosten der Anpassung des Bahnhofs Hardbrücke von 28,4 Millionen Franken aus. Das steht so in der Weisung und die KEVU geht davon aus, dass es den Projektierungsplänen der Volkswirtschaftsdirektion entspricht.

Regierungsrat Ernst Stocker: Der Regierungsrat unterstützt diesen Kredit, weil er ganz klar der Meinung ist: Auf die rasante Entwicklung in der Stadt Zürich, insbesondere hier in Zürich West, ist eine Antwort zu geben. Deshalb schlägt er diese neue Brückenquerung über das Gleisfeld für die Trams vor. Es gibt eine Entlastung für den Hauptbahnhof, Sie haben es gehört, es wurde das meiste gesagt. Aber ich denke, das Wichtigste bei diesen Fragen ist, dass wir nicht von heute reden, davon, wie es heute ist, sondern wie es in Zukunft sein wird. Deshalb möchte ich Ihnen nochmals aufzeigen: Mit der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn werden elf S-Bahnlinien diesen Bahnhof Hardbrücke bedienen. In den Spitzenzeiten wird alle acht Sekunden eine S-Bahn den Bahnhof Hardbrücke verlassen. Rund 40'000 Fahrgäste werden deshalb künftig mit Tram und Bus über die Hardbrücke reisen, das sind 60 Prozent mehr als heute. Darum ist diese Tramverbindung die Antwort darauf.

Betreffend Strasse möchte ich einfach hier nochmals festhalten: Die bestehenden vier Fahrspuren bleiben bestehen. Die Leistungsfähigkeit des MIV wurde in der Kommission nachgewiesen mittels Simulation. Deshalb gehen wir davon aus, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt. Ich bin klar der Meinung: Dieses Projekt ist gut aufgegleist, die Stadt Zürich hat ihre Kredite bewilligt. Der Bundesbeschluss zum Agglomerationsprogramm, der 45 Millionen für diese Projekte Kanton und Stadt Zürich beinhaltet, ist auch auf der Schiene. Er sollte Ende 2014 erwartet werden. Die SBB werden ihren Teil beim Bahnhof-Umbau leisten, deshalb glaube ich, dass dieses Projekt gut aufgegleist

ist. Sie nehmen die Rolle wahr, die zukünftig mit diesem Fokus für die Umsteiger nötig sein wird, und es wird dort dann möglich sein, dass die Pendler aus dem ganzen Kanton davon profitieren können.

Ich bitte Sie, diesem Kredit zuzustimmen. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Konrad Langhart, Christian Lucek, Orlando Wyss

I. Es wird kein Staatsbeitrag für den Bau der neuen Tramverbindung in Zürich-West über die Hardbrücke ab dem Hardplatz bis zum Escher-Wyss-Platz (Tramverbindung Hardbrücke) und für die Anpassungen am Zugang zum Bahnhof Hardbrücke zugesichert.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und den Stadtrat von Zürich.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Natürlich wünsche ich das Wort zum Minderheitsantrag, denn es ist wichtig, nochmals darauf hinzuweisen, dass es zu teuer ist, für 700 Meter Infrastruktur 130 Millionen Franken auszugeben. Und zudem muss erwähnt werden, woher das Geld dann auch kommt. Also wenn man jetzt sagt, im Agglomerationsprogramm des Bundes sei das eingestellt: Ja, woher kommen die Agglomerationsgelder? Sie kommen auch aus dem Strassenfonds, sie kommen aus der LSVA (*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*), sie kommen aus der Motorfahrzeugabgabe. Da sieht man eigentlich, wer ein Tramprojekt finanziert. Wir sind der Meinung, dass es Kapazitätseinbussen geben wird. Es liegt auf der Hand, dass mit den zusätzlichen Lichtsignalen und mit den insgesamt sechs Fahrspurquerungen eines Trams im Siebeneinhalb-Minuten-Takt der Verkehrsfluss auf der Hardbrücke empfindlich gestört wird. Was auch in dieser Simulation klar zum Ausdruck kommt, ist, dass für den Veloverkehr, von dem wir die Vertreter auf der anderen Seite haben, die Situation dort nicht wirklich gut gelöst ist. Die Velofahrer müssten sich plötzlich in der Stadt Zürich an ein Rotlicht, an eine Lichtsignalanlage halten und sie müssten dort die

Verkehrsregeln beachten. Und wir wissen es ganz genau: Sie machen das nicht. Es ist auch spannend zu hören, wie Carmen Walker Späh hier sagt, es sei eine notwendige Infrastruktur und sie möchte damit mehr Stabilität in das ganze System bringen. Schlussendlich werden wir einen Unfallschwerpunkt – wenn nicht mehrere – einbauen und das wird das System nicht stabiler machen, sondern ins Wanken bringen oder sogar zum Kollaps führen. Ich muss auch darauf hinweisen, dass Frau Walker Späh ein Votum zur Motorfahrzeugsteuer, zum Verkehrsabgabegesetz, gehalten hat, in dem sie klar gesagt hat, dass das Gewerbe diese Erhöhung nicht spüren wird. Ich möchte jetzt daran erinnern, wer am meisten gegen diese Erhöhung jammert und sagt, man müsse die Kosten überwälzen. Das ist das Gewerbe. Darum gebe ich nicht viel auf die Aussagen, dass hier nichts passieren wird, sondern ich bin mir sicher, dass der Pendlernutzen zwar besteht, es wird aber für die Stadt Zürich ein schlechtes Projekt sein und vor allem ist es viel zu teuer.

Interessant in der jetzigen Situation ist auch, dass Frau Spring (*Monika Spring*) plötzlich nicht mehr im Ratssaal ist. Wieso nicht? Kann Frau Spring nicht zu ihrem Wort stehen, weil sie Mitglied des Komitees für das Tram 17 ist? Kann sie nicht hier drin abstimmen, weil sie genau weiss, dass ihr Quartier, das Hard-Quartier, wo sie wohnhaft ist, nachher betroffen ist und dass ihr Komitee nachher gegen diese Tramlinienveränderungen einsteht? Kann sie nicht dazu stehen, dass sie jetzt aktiv die Bevölkerung dort unten mit einem Handicap belegt? Und da sind wir bei Wimbledon: Wenn man das Handicap zu gross hat, dann funktioniert das Ganze nicht mehr.

Ich möchte nochmals darauf hinweisen: Wir haben alles getan in der Kommission, um eine fundierte Abklärung zu machen, um die Kosten zu hinterfragen und auch andere Lösungen einzubringen. Wir wurden nicht erhört und jetzt können wir nichts anderes machen, als dieses Projekt abzulehnen. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Nur schnell zu Lorenz Habicher, ich kann ihn beruhigen: Wir brauchen keine infamen Unterstellungen. Monika Spring hat einen wichtigen Termin und wird auch heute Nachmittag nicht da sein. Sie hat sich schon von mir verabschiedet, ich bin nämlich den letzten Tag hier.

Roland Munz (SP, Zürich): Lorenz Habicher, so geht das nicht. Wenn Sie schon Abwesende verunglimpfen wollen, dann erkundigen Sie sich gefälligst, weshalb eine geschätzte Kollegin leider nicht hierbleiben konnte. Es sind private Gründe, die weder Sie noch sonst wen irgendwas angehen, dass meine geschätzte Sitznachbarin vorzeitig den Saal verlassen musste, und es sind nicht irgendwelche von Ihnen fast schon in infamer Weise in den Saal gestellten Behauptungen. Die sind zurückzuweisen und schlicht falsch.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Noch etwas Inhaltliches: Wir hatten ja den Quartierverein und die Gewerbevereine eingeladen. Es gab da eine muntere Diskussion über Direktanbindungen, wie die Rentner in die Migros kommen, und so weiter und so fort. Als ich dann ganz am Schluss mal nachgefragt habe: Ja, wie ist denn das mit dem Gewerbe und wie ist es mit dem MIV? Was auch noch ein Thema war von den Wipkingern, wie man da mit dem Velo zum Bahnhof kommt und wo die Abstellplätze sind und so weiter. Das hat breiten Raum eingenommen. Da habe ich ganz am Schluss gefragt: Ja, wie sieht denn das für das Gewerbe aus? Alles tipptopp.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 120 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht aus 180 Mitgliedern, deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), Ziffer I der Vorlage 5046a zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II.–VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Verdoppelung des «Lärmfünflibers»

Antrag des Regierungsrates vom 10. April 2013 zum Postulat KR-Nr. 277/2008 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. Februar 2014 **4978**

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Wir haben Freie Debatte beschlossen, die Redezeit für Ratsmitglieder beträgt einmal zwei Minuten.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 26. September 2011 hat unser Rat dieses Postulat mit 93 zu 77 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Am 10. April 2013 beantragte der Regierungsrat die Abschreibung des Postulates. Die KEVU hat die Vorlage an drei Sitzungen beraten und schliesst sich diesem Antrag einstimmig an. Am 7. Januar 2013 bewilligte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das revidierte Lärmgebührenmodell für den Flughafen Zürich. Es stellte dabei fest, dass der Flughafen-Lärmfonds, AZNF (*Airport Zurich Noise Fund*), genügend Mittel hat, um den passiven Schallschutz an den Gebäuden und die Entschädigung für übermässigen Fluglärm zu bezahlen. Da das geänderte Lärmgebühren-Modell ausserdem die geforderte Lenkungswirkung, also die Belohnung weniger lärmiger Flugzeuge, wieder sicherstellt, verfügte das BAZL, dass der Lärmfünfliber ab 2014 aufzuheben oder zu sistieren sei. Das ist in der Zwischenzeit geschehen. Mit dieser Entscheidung auf Bundesebene und der sachlichen Begründung, dass der Lärmfünfliber im Gegensatz zum geänderten Lärmgebühren-Modell keine nennenswerte Lenkungswirkung erzielen kann, ist es für die KEVU klar, dass das Postulat überholt respektive dessen Ziel auf anderem Weg viel besser erreicht werden kann. Einer Abschreibung steht somit nichts mehr im Wege. Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen die Zustimmung zum

Antrag des Regierungsrates und somit die Abschreibung des Postulates. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Zürcher Lärmfonds ist ausreichend geäufnet für die zu erwartenden Kosten. Wenn wir etwas diskutieren sollen hier drin, dann wären das eigentlich die langen juristischen Verfahren, welche die Auszahlungen an Berechtigte bis zur Grenze des Zumutbaren verzögern. Das wäre ein Thema. Doch die Postulanten wollen eine Lenkungsabgabe. Der «Lärmzehnlüber» ist dazu jedoch der falsche Weg. Ein A380 mit 400 Passieren ist leiser als manches 100-plätziges Flugzeug. Auch die erneuerte SWISS-Flotte wird mit gesteigerten Sitzzahlen gleichzeitig massiv weniger Lärm verursachen. Diese Entwicklung zum qualitativen Wachstum und zur Bekämpfung des Lärms an der Quelle ist zu fördern statt zu bestrafen. Sie haben es vom Kommissionspräsidenten gehört: Das hat auch der Bund mit BAZL und Preisüberwachung erkannt, weshalb der Lärmfünflüber zu sistieren ist und durch verursachergerechte Gebühren ersetzt wird, also genau das Gegenteil der Forderung des Postulates.

Die SVP wird daher der Abschreibung zustimmen und empfiehlt Ihnen, dasselbe zu tun. Danke.

Marcel Burret (SP, Regensdorf): Ich werde versuchen, nicht länger als zwei Minuten zu sprechen, sonst müssen Sie mich dann abläuten. Wie gesagt, das von der SP lancierte Postulat wollte den Lärmfünflüber verdoppeln, von fünf auf zehn Franken. Das hat sich jetzt durch Bundesentscheide überholt. Der Bund hat nämlich beschlossen, diesen Lärmfünflüber abzuschaffen oder zu reduzieren, und auch der Preisüberwacher hat sich so geäußert. Der Kanton Zürich kann eine Bundeskompetenz schwer abrechnen. Offenbar ist laut dem Flughafenverantwortlichen, dem Regierungsrat, auch genügend Geld im Lärmenschutzfonds AZNF als Entschädigung vorhanden. Dies wird aber von anderer Seite und auch von uns im Prinzip angezweifelt. In der Kommission wurden auch Missstände angesprochen, dass der Fonds zum Beispiel ein Selbstbedienungsladen der Flughafen AG ist, Prozesskosten in Streitfällen gegen Flughafen-Anwohnerinnen und -Anwohner werden finanziert und auch die Lärmschutzhalle lässt grüssen. Die wird jetzt in den Finanzen des Flughafens aktiviert und das ist nicht nur ungeheuerlich, vielmehr zeigt es die Impertinenz der Flughafen AG.

Mir und auch der SP ist aber wichtig, dass der Flughafen immer noch regelmässig zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr fliegt. Diese verspäteten Flüge sollten massiv bepreist werden, das ist es nämlich. Das Thema bleibt zum Glück aktuell mit der Vorlage der SP, «Führung des Lärmfonds durch den Kanton Zürich». So können wir jetzt im Prinzip wieder einmal unter Absingen wüster Lieder diese Vorlage beenden.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich glaube, es ist offensichtlich, dass aufgrund der Verfügung, die das BAZL ausgefertigt hat, dieser Airport Zurich Noise Fund über genügend Mittel verfügt, um die passiven Lärmschutzaufgaben zu erledigen. Wir sind ausserdem auch der Meinung, dass die Flughafengebühr eine Lenkungsabgabe wäre, die wirkungslos ist. Sie ist kundenunfreundlich und wettbewerbsschädigend und eine Verdoppelung kann kein Thema sein. Nach den Entscheiden und auch nach den Äusserungen des Preisüberwachers auf der einen Seite, auf der anderen Seite aufgrund der Tatsache, dass bereits der Vollzug stattgefunden hat, dass nämlich dieser Lärmfünfliber nicht mehr erhoben wird, ist das Postulat überholt. Wir werden selbstredend mit der Abschreibung einverstanden sein.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Wir Grünliberalen sind mit der Abschreibung des Postulates einverstanden. Entscheidend dafür ist einerseits, dass der Lärmschutzfonds zurzeit ohnehin schon genügend Geld hat, da soll man keine Gebühren auf Vorrat erheben, selbst wenn es Umweltgebühren sind. Und andererseits hat der Lärmfünfliber ja auch keine erkennbare Lenkungswirkung, sodass wir mit dem damit eingenommenen Geld keine Umweltbelastung vermindern, sondern lediglich – respektive immerhin – deren Auswirkung auf den Menschen reduzieren. Wenn es hier etwas zu kritisieren gibt, dann dass der Lärmschutzfonds heute so stark gefüllt ist, dass der Preisüberwacher die weitere Erhebung von Gebühren verboten hat. Denn weshalb ist der Fonds so stark gefüllt? Weil das Geld den Anspruchsberechtigten nicht ausbezahlt wird. Hier liegt heute der Handlungsbedarf, Herr Regierungsrat (*Ernst Stocker*). Wir fordern Sie auf, sich für die gerechtfertigte Auszahlung der Gelder einzusetzen.

Yvonne Bürgin (CVP, Rüti): Das Postulat aus dem Jahr 2008 ist, wie der Kommissionspräsident bereits gesagt hat, überholt und die CVP

stimmt der Abschreibung zu. Das BAZL hat per 1. Februar 2014 den Lärmfünfliber sistiert, eine Verdoppelung ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr gerechtfertigt. Der Lärmschutzfonds verfügt über genügend Mittel und wird weiterhin über lärmabhängige Landegebühren gespiesen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Nicht überall trifft man einen vollen Topf an. Der Lärmfünfliber-Topf des Flughafens ist jedoch voll. Rund 500 Millionen Franken sind drin und es hapert sogar bei der Verteilung dieser Gelder an die lärmgeplagten Einwohner und Einwohnerinnen rund um den Flughafen. Mittlerweile wird seit Ende 2013 auf die Erhebung des Lärmfünflibers aufgrund der Vorgabe des BAZL verzichtet. Dies ist richtig, denn die Flugzeuge sind markant leiser geworden und die technischen Fortschritte gehen weiter. Wir können so viele Fünfliber einsammeln, wie wir wollen, deswegen wird die Fliegerei nicht leiser. Die EDU ist für die Abschreibung des Postulates.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich wollte ich nichts sagen, aber ich denke, ganz kurz möchte ich doch darauf eingehen. Sie sprechen mir aus dem Herzen, wenn Sie sagen, man sollte diese Auszahlungen schneller vornehmen. Diese Auszahlungen wurden auch massiv gesteigert, aber die Problematik liegt an einem anderen Ort: Es sind offene Verfahren, es sind Gerichtsentscheide, die noch nicht rechtskräftig sind. Es gibt Auseinandersetzungen über das Schätzungsmodell: Was für ein Schätzungsmodell wird angewendet? Es gab zum Beispiel ein ZKB-Schätzungsmodell (*Zürcher Kantonalbank*) über Wertverluste. Jetzt wurde das vor Gericht wieder anders gemacht, jetzt gibt es ein neues Modell über Verkehrswerte. Jetzt muss wieder ein Modell entwickelt werden, wie ein Verkehrswert ermittelt wird, wenn ein Objekt nicht in den Verkehr kommt. Also alles offene Fragen. Ich störe mich nicht am vollen Topf – das ist gut, dass das Geld vorhanden ist –, aber dass die Auszahlungen nicht gemacht werden können, an dem störe ich mich auch. Aber solange die Verfahren offen sind und man nicht weiss, was es heisst, können leider nicht mehr Auszahlungen gemacht werden. Ich wünsche mir auch, es wäre anders, aber das können wir hier und heute nicht ändern. Besten Dank.

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 277/2011 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr – Förderung des Fussverkehrs

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. Februar 2014 zur Parlamentarischen Initiative von Sabine Ziegler KR-Nr. 66a/2012

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 19. März 2012 hat sich unser Rat mit 78 Stimmen für die vorläufige Unterstützung dieser Parlamentarischen Initiative ausgesprochen. Der Regierungsrat beantragte uns am 18. September 2013 die Ablehnung der Initiative. Die KEVU hat die Vorlage an sieben Sitzungen beraten und stimmt diesem Ablehnungsantrag mehrheitlich zu. Eine Minderheit beantragt Ihnen, der Initiative mit Änderungen zuzustimmen.

Die PI will das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, PVG, ändern. Sie ist die gedachte Umsetzung der Forderungen des Postulates Germann (*Altkantonsrat Willy Germann, CVP, Winterthur*), Vorlage 4828 mit dem Titel «Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs» und nimmt ein in den letzten Jahren gewachsenes Problem auf, nämlich die Kapazitätsprobleme, welche die steigende Zahl von ÖV-Passagieren auf den Zugängen zu den Verkehrsmitteln schafft. Die PI schlägt vor, dass in Paragraph 6 PVG die Finanzierung der gesamten Bahnhof- und Haltestellen-Infrastruktur zu einer Gemeinschaftsaufgabe des Kantons, der Gemeinden und der Transportunternehmungen erklärt wird. Dazu soll auch die Erstellung von Veloabstellplätzen gehören. Perrons sollen pro 100 Meter einen Zugang vom Siedlungsgebiet her aufweisen. Der Kantonsanteil an der Finanzierung dieser Aufgabe soll 50 bis 70 Prozent, in absoluten Zahlen 20 Millionen Franken pro Jahr betragen. Dazu soll die Mindesteinlage in den Verkehrsfonds im Paragraphen 31 von

70 auf 90 Millionen Franken jährlich erhöht werden. Heute bezahlt der Bund die SBB-Bahnhöfe. Bund und Kanton gemeinsam bezahlen die übrigen Bahnhöfe. Haltestellen von Tram, Stadtbahn und Bus bezahlen die Strasseneigentümer, also Gemeinden oder Kanton. Für die Erreichbarkeit und die Veloabstellplätze sind die Gemeinden zuständig. Auch die FABI-Vorlagen (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), über die wir am 9. Februar 2014 abgestimmt haben, stützen sich auf diese Regelung. Komfortausbauten, die über das notwendige Ausmass hinausgehen, bezahlen hingegen bei Bahnhöfen der Kanton und bei Haltestellen die Gemeinden.

Die PI greift also in eine heute klar festgelegte Zuständigkeit und Finanzierungsordnung ein und steht im Widerspruch zum Eisenbahngesetz des Bundes. Auf der anderen Seite betrachtet die KEVU die starre 100-Meter-Regelung bei den Perron-Zugängen als praxisfremd und die Belastung der Kantonsfinanzen mit 20 Millionen Franken zusätzlicher Einlage in den Verkehrsfonds als zu hoch.

Die Minderheit der KEVU, welche die PI vorläufig unterstützt hatte, kam den ablehnenden Stimmen in diversen Punkten entgegen und schlägt vor, die PI entsprechend abzuändern. Der Kanton soll sich nicht mehr im Sinne einer Gemeinschaftsaufgabe an der Bahnhof-Infrastruktur beteiligen, sondern nur noch einbezogen werden. Die 100-Meter-Regelung für die Perron-Zugänge vom Siedlungsgebiet her wird ohne Meterangabe abgemildert. Statt 20 Millionen Franken sollen nur noch 5 Millionen Franken pro Jahr investiert und folglich auch mindestens in den Verkehrsfonds eingelegt werden.

Die Mehrheit der KEVU lehnt die PI aber auch in der so gemilderten Form ab. Für sie hat sich die bisherige klare Regelung von Zuständigkeit und Finanzierung der Bahnhöfe bewährt. Dem mit dem Postulat Germann erkannten Problem der ungenügenden Kapazität auf den Zugängen muss nicht mit einer Änderung des PVG begegnet werden, sondern mit konkreten Bauprojekten. Deren Finanzierung soll weiterhin Sache des Bundes und der Transportunternehmungen sein. Sache der Gemeinden soll weiterhin das Zur-Verfügung-Stellen genügender Veloabstellplätze bleiben.

Im Namen der KEVU beantrage ich Ihnen, die PI auch in der geänderten Form abzulehnen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Die Beratungen in der Kommission haben keine neuen Erkenntnisse an den Tag gebracht, die

für eine Unterstützung dieses Vorstosses sprechen würden, im Gegenteil. Die Anliegen der Initianten werden bereits heute ausreichend erfüllt, es sind keine Anpassungen des Personenverkehrsgesetzes nötig. PI und Minderheitsantrag sind nicht nur überflüssig und rennen offene Türen ein. Sie schaffen zudem neue Finanzierungs- und Zuständigkeitskonflikte. Sie gefährden die Ausgewogenheit und die Systematik des PVG sowie auch den bestehenden Konsens zwischen Kanton und Gemeinden über die Finanzierung. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe und Haltestellen wird, wenn nötig, laufend verbessert. Die verantwortlichen Stellen sind sich auch der Risiken bewusst, die beispielsweise in stark frequentierten Bahnhöfen entstehen können. Auch diese Probleme werden laufend und gezielt angegangen. Die bestehende Aufgabenteilung zwischen Bund, Transportunternehmen, Kanton und Gemeinden bei Neu- oder Ausbauten von Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs hat sich bewährt und bedarf keiner neuen Umschreibung im PVG. Eine Erhöhung des Kostenanteils des Kantons drängt sich nicht auf und der Anteilsatz muss auch nicht im Gesetz festgeschrieben werden. Ebenfalls nicht ins PVG gehören bauliche Mindestabstände von Zugängen zu den Perrons. Diese können sinnvoll nur am konkreten Objekt definiert werden. Im Weiteren sind brauchbare Fahrradabstellplätze bereits vorhanden oder werden bedarfsgerecht erstellt.

Die Einlage in den Verkehrsfonds wird laufend erhöht. Gemäss KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) erreicht sie im Jahr 2015 ohnehin über 87 Millionen Franken. Eine Erhöhung der Mindesteinlage auf 90 Millionen Franken erübrigt sich deswegen. Der Fondsbestand wird bis 2017 zudem weiter anwachsen. Eine Festsetzung der Mindesteinlage ist also auch aus diesem Grund überflüssig. Die Einlagen müssen jeweils bedarfsgerecht erfolgen. Eine Festsetzung der Einlagenerhöhung allein für die Erreichbarkeit der Bahnhöfe macht auch keinen Sinn und schränkt die Verwendung des Fonds unnötig ein. Die Summe der geforderten Erhöhungen um 20 beziehungsweise 5 Millionen Franken im Minderheitsantrag wird nicht näher begründet und erscheint willkürlich. Offenbar will man einfach mehr Geld für die Bahnhöfe, auch wenn kein unmittelbarer und zwingender Bedarf besteht. In diesem Zusammenhang muss einmal mehr erwähnt werden, dass die Finanzierung von SBB-Bahnhöfen Bundes Sache ist, und seit der FABI-Annahme steht Bern noch mehr in der Pflicht. Es gibt also keinen Grund, warum der Kanton Zürich ohne Not Bundesaufgaben finanzieren soll. Es wäre ein denkbar schlechtes

Zeichen an die übrige Schweiz. Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zu folgen und sowohl die PI als auch den Minderheitsantrag auf Abänderung des PVG abzulehnen. Vielen Dank.

Roland Munz (SP, Zürich): Die PI von Sabine Ziegler verlangte, festzuschreiben, dass Planung, Finanzierung und Bauten im Zusammenhang mit Haltestellen des schienengebundenen ÖV gemeinschaftlich durch Kanton, Gemeinden und Transportunternehmungen zu erfolgen haben und dass der Kanton 50 bis 70 Prozent der Kosten zu tragen habe. Bezüglich Ausstattung der Haltestellen hätte festgeschrieben werden sollen, dass pro 100 Meter Perronlänge ein Zugang nach beiden Seiten zu errichten sei. Als drittes Element wäre vorzusehen, dass qualitativ gute Veloabstellplätze zu errichten seien – endlich. Die PI hat damit aktuell bestehende Schwachstellen an der Schnittstelle von Fuss- und Veloverkehr zur Bahninfrastruktur treffend benannt. Die vorberatende Kommission erkannte denn auch – in ihrer Mehrheit zumindest –, dass es an Haltestellen des ÖV, auch des schienengebundenen ÖV, Probleme gibt, Problemfelder gibt, welche nicht optimal gelöst sind. Mit dem Volks-Ja zu FABI am 9. Februar 2014 wurde jedoch die Frage abschliessend geregelt, wer Kosten der Bahninfrastruktur, also auch der Zugänge zu den Haltestellen, zu tragen hat. Eine davon explizit abweichende kantonale Regelung ist heute nicht mehr angezeigt.

Nicht unproblematisch ist auch der Miteinbezug der Gemeinden in die Finanzierung. Hier dürfte sogar ein Widerspruch zum Eisenbahngesetz bestehen, den jedoch zu klären der KEVU leider nicht möglich war. Ein Miteinbezug der Gemeinden in die Planung dürfte allerdings auf alle Fälle konform zum Eisenbahngesetz sein, ja mehr noch: Es werden doch Gemeinden bereits heute üblicherweise in die Planung miteinbezogen, was durchaus noch ausgedehnter geschehen dürfte.

Die Minderheit der KEVU anerkennt darum, dass besonders angesichts der zunehmenden baulichen Verdichtung und vor dem Hintergrund der fahrplanerischen Verdichtung im ÖV Handlungsbedarf besteht, was die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Gemeinden und Transportunternehmungen anbelangt. Dass nur diese Abstimmungen nicht ganz ohne finanzielle Mittel möglich sind, ist offensichtlich. Kommen Kanton und Gemeinden dann überein, mehr ermöglichen zu wollen, als die bundesrechtlichen Mindeststandards vorsehen, ist ebenfalls Mittelbedarf angezeigt. Dafür soll ein entsprechender Fonds,

wie schon von der PI gefordert, geschaffen werden. Allerdings erscheinen hierfür heute 5 Millionen Franken pro Jahr angemessen.

Für den Abstand zwischen Perron-Zugängen wollen wir darauf verzichten, eine fixe Meterzahl vorzuschreiben. Ebenso darf im Gesetz offenbleiben, ob alle Zugänge nach beiden Seiten zu errichten seien. Die Festlegung «Perrons werden vom Siedlungsgebiet her zugänglich gemacht» trägt dem Umstand Rechnung, dass dort, wo beidseits der Gleise Siedlungsgebiet ist, der Zugang beidseits zu erfolgen hat. Wo aber nur auf der einen Seite eine Siedlung besteht, soll darauf verzichtet werden dürfen, auch Zugänge aufs freie Feld hinaus zu bauen.

Namens der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen daher Zustimmung zum Minderheitsantrag von Marcel Burlet, um die aufgezeigten Probleme mittels Abänderung der PI wirkungsvoll angehen und lösen zu können. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Alex Gantner (FDP, Maur): Diese PI hat eigentlich eine kleine Odyssee hinter sich. In dieser PI, deren Name eigentlich auch unvollständig ist, geht es nämlich nicht nur um die Förderung des Fussverkehrs, sondern, wenn man ehrlich ist, in der Stossrichtung oder einer Teilstossrichtung auch um die Förderung des Veloverkehrs oder des Velo-Parkings. Erneut wurde mit dieser PI eine Maximalforderung vorläufig unterstützt. Es soll eine Gemeinschaftsaufgabe sein, das ist natürlich ein Nährboden für ein Kompetenzchaos und suggeriert auch einmal mehr, dass es heute nicht funktioniert. Es wurden exakte Vorgaben, auf Meter genau, im Gesetz verlangt, das ist sicher die falsche Flughöhe. Velos überall bei Haltestellen, bei Tramhaltestellen, Bushaltestellen in der Stadt und auch auf dem Land, das ist sicher ein Overkill. Der Kanton soll mehrheitlich zahlen und es sollen weitere 20 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden. Das muss man sich einfach noch einmal mehr auf der Zunge zergehen lassen, was eigentlich die erste Stossrichtung dieser PI war. Die PI hat aus unserer Sicht in der vorberatenden Kommission schon einen Halb- oder Dreiviertel-Schiffbruch erlitten. Es ist nämlich jetzt eine sehr zahme, eine sehr verwässerte Variante und wir sind erstaunt, dass die Initiantinnen und Initianten dieser verwässerten Form nun zustimmen. Eigentlich ist es ein Eingeständnis einer anfänglich schlechten und nicht umsetzbaren Forderung, einer Forderung, die aus unserer Sicht nach wie vor nicht nötig ist. Der Fuss- und Veloverkehr im Umkreis von Bahnhöfen und Haltestellen ist im ständigen Fokus der Verantwortlichen beim ZVV,

bei den städtischen und regionalen Verkehrsunternehmen sowie bei den SBB. Der Teufel liegt bekanntlich immer im Detail, die Realisierung von Verbesserungen braucht Zeit. In der Kommission haben wir vom ZVV sehr detailliert Informationen erhalten, was betreffend Projekten im Rahmen des Behindertengesetzes und der Verbesserung der Bahnhof-Zugänge alles passiert ist und in den nächsten Jahren geplant ist. Verbesserungen also für Fussgänger und Velofahrer werden ständig realisiert und wir werden ein sehr schönes Anschauungsbeispiel vor Augen bekommen, wieder beim Bahnhof Stadelhofen. Da ist nämlich angekündigt worden, dass das Gebäude, wo das Café Mandarin untergebracht ist, abgerissen wird und dort ein grosses Velo-Parking erstellt werden soll. Bezüglich Kompetenzen haben wir es gehört: Die heutigen Strukturen sind ausreichend und zielführend, auch bezüglich der Finanzierung ist heute vor und auch nach FABI alles bereits geregelt. Es gibt die nötigen Gefässe. Die FDP-Fraktion lehnt diese PI ab.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Ein ÖV-Angebot wird umso stärker genutzt, je besser erreichbar es ist, dies haben Studien gezeigt. Die logische Schlussfolgerung davon lautet: Für die Förderung des Umstiegs auf den ÖV ist es essenziell, dass die Bahnhöfe und Haltestellen optimal erschlossen sind. An vielen Orten ist diese Erschliessung im Kanton Zürich bereits gut, es gibt aber immer noch genügend Optimierungspotenzial. Wichtig für eine attraktive Haltestelle ist nämlich nicht nur ein ausreichendes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, sondern vor allem, dass für Velofahrer und Fussgänger ausreichend und attraktive Zugänge zu den Bahnhöfen und Haltestellen vorhanden sind. Direkte, kurze und logische Zugänge verkürzen die Umsteigezeit und sorgen für mehr Sicherheit. Gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze regen zur Velobenutzung an und senken die Anzahl Vandalenakte.

Mit unserem Minderheitsantrag möchten wir die heutige Erschliessungsstrategie des ZVV nicht infrage stellen. Wir möchten aber, dass die vorhandenen Lücken schnellstmöglich geschlossen werden und die Attraktivität der Zugänge generell verbessert wird. Der ursprüngliche Wortlaut der PI wurde entsprechend angepasst. Die Passagen, welche gegen übergeordnetes Recht verstossen hatten oder andere Schwächen der PI wurden beseitigt. Die finanziellen Mittel wurden von 20 auf 5 Millionen Franken pro Jahr reduziert. Das heutige Finanzierungsmodell wird nicht mehr infrage gestellt.

Ziel der geänderten PI ist es, die in Artikeln 3 bis 6 PVG genannten Grundsätze zu konkretisieren. Pendler sollen verstärkt dazu animiert werden, sich zu Fuss oder per Velo zum nächsten Bahnhof beziehungsweise zur nächsten Haltestelle zu bewegen anstatt ins Auto zu steigen. Und Grundvoraussetzung dafür sind nun einmal attraktive und sichere Zugänge. Ich danke Ihnen für die Unterstützung der geänderten PI.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Nach den ausführlichen Voten meiner Vorredner kann ich es eher kurz halten. Mit dem Minderheitsantrag der KEVU liegt eine Gesetzesänderung vor uns, der wir das Prädikat «realistisch» verleihen können. Sie nimmt auf, was heute bereits gute Praxis ist, nämlich die bewährte Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen, den behindertengerechten Ausbau der Bahnhöfe und Haltestellen, Veloabstellplätze und so weiter. Dafür sollen jährlich 5 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden und deshalb entstehen wahrscheinlich die Diskussionen um diese PI überhaupt. Wer aber anerkennt, dass wir einen dauernden Erneuerungsbedarf bei unseren Bahnhöfen und Haltestellen haben, wer anerkennt, dass es für das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs entscheidend ist, dass wir ihn eben auch gut erreichen, für den ist dieser Betrag mehr als gerechtfertigt. Wir als Mitunterzeichner der PI gingen ursprünglich davon aus, dass wir 20 Millionen zur Verfügung stellen sollten, und hätten diesen Betrag auch heute noch unterschrieben.

Insgesamt kann man auf ein so gutes Resultat, wie wir es vorliegen haben, auf zwei Arten reagieren: Entweder man steckt den Kopf in den Sand und will nicht anerkennen, dass wir einen dauernden Erneuerungsbedarf bei unseren Bahnhöfen und Haltestellen haben – und das kostet dann halt jedes Jahr etwas – oder man stimmt der abgeänderten PI zu. Seien Sie so realistisch und stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu. Danke.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Die CVP lehnt die Parlamentarische Initiative aus folgenden fünf Gründen ab:

Erstens: Es soll keine Änderung der bewährten Zuständigkeiten und Finanzierung der Bahnhof-Infrastrukturen geben. Für SBB-Bahnhöfe ist der Bund zuständig, für diejenigen privater Bahnunternehmen

Bund und Kanton zusammen. Es kann nicht angehen, dass der Kanton etwas übernimmt, für das der Bund zuständig ist.

Zweitens: Es braucht klare Zuständigkeiten und keine Wischiwaschi-Zuständigkeiten zwischen Bund, Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen, welche die Aufgaben gegenseitig hin und her schieben. «Gemeinschaftsaufgabe» bedeutet oftmals, dass sich niemand so richtig zuständig fühlt. So gewinnen auch Fussgänger und Velofahrer nichts.

Drittens: Es soll keine starren Standards für Fussgänger- und Velozugänge und Unterstände geben. Man muss dem individuellen Fall gerecht werden. Bei einem gut frequentierten Bahnhof machen vielleicht zwei oder sogar drei Zugänge Sinn, während bei einer kleinen Station ein Zugang sicherlich genügt.

Viertens: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss auch im Bereich der Fahrradabstellplätze und dem behindertengerechten Bauen gewahrt bleiben. Die CVP will keine Luxuslösungen, sondern einfache, bedarfsgerechte und praxistaugliche.

Fünftens: Für die Diebstahlsicherung ist in erster Linie der Fahrzeughalter verantwortlich. Auch Velofahrende sind eigenverantwortliche Wesen. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es hat sich einmal mehr gezeigt, dass eine vorläufige Überweisung einer PI grundsätzlich wichtig und richtig ist und in den allermeisten Fällen Klärung bringt. Bei den umfangreichen Beratungen – die waren wirklich sehr umfangreich, sie gingen in die Tiefe – hat die Kommission nicht nur Verbesserungspotenzial aufgezeigt bekommen. Der besteht wirklich, der Bedarf, der hier mehrmals angetönt wurde, der ist nicht wegzudiskutieren. Es hat sich aber auch gezeigt und es wurde deutlich, dass das allermeiste gut läuft und vieles aufgegleist ist oder wird. Wir meinen, auch wenn Bedarf besteht, so haben wir doch eine gute Garantie in dem, wie das geschieht, wie der Bedarf angegangen wird in vernünftigem Mass, dass wir mit gutem Gewissen nach diesen umfangreichen Beratungen und diesem guten Einblick in die Probleme die PI ablehnen können und auch den Gegenvorschlag nicht unterstützen müssen.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die BDP ist der Ansicht, dass weitere gesetzlich vertiefende und starre Korsetts vor allem im Personenverkehr zu den Bahnhöfen nicht wirklich Sinn machen, da sie der in-

dividuellen Situation nicht gerecht werden können. Betreffend die Finanzierung sollen weiterhin Bund, Kanton und Gemeinden am bewährten Modell festhalten, ansonsten der Kanton Gefahr läuft, Geld zu sprechen, das er gar nicht müsste. Die BDP wird die PI ablehnen beziehungsweise den Antrag der KEVU unterstützen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Im Kantonsrat gibt es ein Tropfsystem für die Förderung des ÖV, den Fussverkehr und den Veloverkehr. Wir beschäftigen uns schon bald im Stundentakt mit solchen Forderungen. Die Beratung der PI hat gezeigt, dass die Praxis funktioniert. Verbesserungspotenzial im ÖV gibt es immer und auch wenn wir diese PI ablehnen, funktioniert der Fussverkehr im Zusammenhang mit dem ÖV sehr gut. Dass es gelegentlich auch Fussgängerstaus geben kann, ist bei unserem Bevölkerungswachstum und dem extremen Mobilitätsbedürfnis nicht erstaunlich. Sie sind jedoch meist von kurzer Dauer und stellen keine grosse Behinderung dar. Die PI schiesst weit über das Ziel hinaus. Und nebenbei möchte ich noch erwähnen: Die Staus auf den Strassen sind wesentlich umfangreicher und zeitraubender und interessieren die Unterzeichnenden dieser PI herzlich wenig. Die EDU lehnt deshalb diese PI ab.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wenn wir heute über diese PI und den Gegenvorschlag beraten, dann bitte ich Sie einfach, das Ganze im Auge zu behalten. Wir verfügen im Kanton Zürich glücklicherweise über ein ausgesprochen gutes und bewährtes Gesetz für den öffentlichen Verkehr. Und jetzt will man etwas ändern. Ich verstehe nicht, wenn beispielsweise Herr Kantonsrat Hasler (*Andreas Hasler*) sagt «Es gibt eine bewährte Zusammenarbeit, man löst die Fragen», dass man das jetzt ändern will. Um Lösungen zu finden, brauchen wir kein Gesetz. Da braucht es Köpfe, die eine Lösung wollen, und nicht immer mehr Gesetze. Und ich verstehe auch nicht, dass man noch einen zusätzlichen Topf schaffen will, ein Töpfchen neben dem Topf, das man extra speist, und dann glaubt, es gebe mehr Klarheit. Ich glaube das nicht und Sie haben ja selbst gesehen: Die Zielrichtung, die die PI hatte im Grunde genommen, die ging ja praktisch allen zu weit. Man sah, dass das nicht zielführend war, und jetzt versucht man mit einem Gegenvorschlag noch eine Lösung aufzuzeigen. Aber ich glaube, gerade diese Lösung wird wieder mehr Unklarheiten bringen bei Fragen, was jetzt der Bund muss, was der Kanton muss oder was die Gemeinden

müssen. Ich bin überzeugt, es gibt hier in diesem Saal Frauen und Männer, die bereits bei ihren Haltestellen oder Bahnhöfen mit dem ZVV oder mit den SBB gearbeitet haben. Und es war – ich gehöre auch zu denen –, es war nicht das Problem des Personenverkehrsgesetzes, eine Lösung zu finden, sondern vielfach waren es die Spezialansprüche der SBB, die fast ungeheuerlich sind. Wenn Sie eine Peronverlängerung oder einen Lift machen wollen, dann können Sie alles, was Sie über das Submissionswesen oder irgendwelche Sachen in der Gemeinde wissen, vergessen. Da gelten ganz andere Sachen. Das sind Probleme, die es gibt, dafür stehe ich ein, aber es wurden immer Lösungen gefunden. Dass es Probleme gibt und Fragestellungen, das ist selbstverständlich. Aber glauben Sie nicht, mit diesem Gegenvorschlag gebe es diese Probleme nicht mehr. Die ganze Behindertengerechtigkeit ist vom Behindertengesetz gelöst, da können wir nicht beim Personenverkehrsgesetz wieder etwas machen. Deshalb möchte ich nochmals betonen: Wir haben ein Personenverkehrsgesetz, das ausgewogen, schlüssig und zielgerichtet ist, um das uns viele andere Kantone beneiden, das uns so weit gebracht hat. Ich bitte Sie, lassen wir es, wie es ist. Es ist gut, es braucht keine Änderung. Lehnen Sie die PI und den Gegenvorschlag ab. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag von Marcel Burlet, Robert Brunner, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Peter Stutz (in Vertretung von Roland Munz), Andreas Wolf:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 66/2012 von Sabine Ziegler wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

*Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr
(Änderung vom; Förderung des Fussverkehrs)*

Der Kantonsrat,

*nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. Februar 2014,
beschliesst:*

*I. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März
1988 wird wie folgt geändert:*

*§ 6. ¹ Die Gemeinden sorgen für eine gute, behindertengerechte Er-
reichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und
Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publi-
kumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen. Bahnhöfe
und Haltestellen werden städtebaulich ins Siedlungsgebiet eingebun-
den.*

*Aufgaben der
Gemeinden*

*² Planung, Ausbau und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen von
schienengebundenen Transportunternehmen werden von diesen unter
Einbezug von Kanton und Gemeinden ausgeführt.*

³ Perrons werden vom Siedlungsgebiet zugänglich gemacht.

*⁴ Bahnhöfe und Haltestellen weisen nach Möglichkeit eine genügende
Zahl von gedeckten, diebstahl- und vandalensicheren Fahrradabstell-
plätzen auf.*

*⁵ Zur Erfüllung der Zwecke von § 6 stellt der Kanton pro Jahr 5 Milli-
onen Franken zulasten des Verkehrsfonds zur Verfügung.*

Abs. 2 wird zu Abs. 6.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Abstimmung

**Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von
Marcel Burlet gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit
95 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Kommissionsantrag
zuzustimmen und die Parlamentarische Initiative 66/2012 abzu-
lehnen.**

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Marcel Burlet, Regensdorf

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Sie haben 26. Mai 2014 dem Rücktrittsgesuch von Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben: «Knapp zwölf Jahre Kantonsrat sind genug. Ich will nicht Wasser predigen und selber Wein trinken. Als damaliger Initiant der internen Amtszeitbeschränkung in der Sozialdemokratischen Partei des Kantons Zürich für Nationalratsmitglieder auf zwölf Jahre will ich mit gutem Beispiel auch fürs kantonale Parlament vorangehen. Dazu kommt eine neue Herausforderung in der Teamleitung im nächsten Schuljahr an der Sekundarschule Regensdorf-Buchs-Dällikon. Das braucht mein ungeteiltes Engagement im Beruf.

Mir fällt dieser Entscheid leichter, weil ich weiss, dass der einzige SP-Sitz aus dem Bezirk Dielsdorf mit meinem Nachfolger in die Hände eines versierten Gemeinderates und aktiven Parteipräsidenten kommt. Mit folgendem Motto habe ich meine Zeit im Kantonsrat als gut erlebt: «Wer keine Hörner hat, bekommt mit der Zeit Löcher im Kopf». Oft am Anfang in der Minderheit, sind über die Jahre hinweg viele SP-Anliegen mehrheitsfähig geworden. Doch bis es soweit ist, braucht es einen sehr, sehr langen Atem. Für diese Überlebensstrategie sind eben diese Hörner Gold wert und Sie sehen: Ich habe keine Löcher im Kopf.

Im Kantonsrat habe ich eines gelernt: Es ist nicht immer einfach, die unfassbare Andersartigkeit von Menschen auszuhalten. Gemäss Studien erreichen Politikerinnen und Politiker hohe Dopaminspiegel, die einen Süchtigen ohnmächtig machen würden. Auch ich werde Entzugserscheinungen haben und den Rat vermissen.

Freundliche Grüsse, Marcel Burlet, Regensdorf.»

Ratspräsidentin Brigitta Johner: Marcel Burlet wird im Juli 2002 Mitglied des Kantonsrates, als er für den zurücktretenden Adrian Bucher in die SP-Fraktion nachrückt. In den Wahljahren 2003 und 2007 wird er wiedergewählt. Im Mai 2011 verliert die SP im Bezirk Dielsdorf einen Sitz und Marcel Burlet seinen Platz im Rat. Bereits ein hal-

bes Jahr später kehrt er zurück für Thomas Hardegger, der sich in den Nationalrat verabschiedet.

Marcel Burlet politisierte in einem breiten thematischen Spektrum. Als Sekundarlehrer brachte er von Anbeginn bildungspolitische Themen ein. Auf seiner beachtlichen Liste von Vorstössen sind verkehrspolitische Anliegen nicht selten. 2011 brachte er seine Paradedisziplinen «Bildung» und «Verkehr» gemeinsam aufs Tapet mit der Anfrage «Ausgeschlafen und den ÖV entlastet – später Schulbeginn entlastet den öffentlichen Verkehr». Übernächtigten Teenagern und stehmüden Pendlern sprach der Vorschlag offensichtlich mehr aus dem Herzen als dem Regierungsrat.

Nach knapp einem Jahr als Kantonsrat fand Marcel Burlet in der KEVU sein ideales politisches Wirkungsfeld. Seine pointiert sozialen und ökologischen Anliegen stellten stets Mensch und Umwelt ins Zentrum der technischen Debatten. Dass seine Vorschläge bisweilen an der Grenze des Machbaren lagen, gehört zu Burlets politischem Kalkül: Beharrlich die eigene Vision verteidigen, um wenigstens einen Schritt in die erhoffte Richtung zu ermöglichen. Diese Willens- und Schaffenskraft bewies Marcel Burlet auch im privaten Bereich, wo er trotz schweren Schicksalsschlägen jedes Mal den Mut zum Weitermachen fand.

Nach rund zwölf Jahren im Kantonsrat ist für Marcel Burlet der Moment des Abschieds gekommen. Für den grossen Einsatz im Kanton und seinen engagierten, charmanten und kollegialen Umgang mit uns wollen wir ihm herzlich danken. In seinem Rücktrittsschreiben – wir haben es gehört – gibt Marcel Burlet als sein Kantonsrats-Motto preis: «Wer keine Hörner hat, bekommt mit der Zeit Löcher im Kopf.» Zum Glück, lieber Marcel, trägst du keine Löcher aus dem Kantonsrat davon. Über ein grosses Loch wirst du dich trotzdem freuen, nämlich über die Durchmesserlinie, welche während deiner Amtszeit entstanden ist. Viel Energie, reibungslosen Verkehr und eine beglückende Umwelt wünschen wir dir auf deinen weiteren beruflichen und privaten Wegen. Besten Dank. (*Applaus.*)

12140

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 30. Juni 2014

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 18.
August 2014.