


117. Sitzung, Montag, 26. August 2013, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Bruno Walliser (SVP, Volketswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antwort auf eine Anfrage *Seite 8024*
- Zuweisung einer neuen Vorlage *Seite 8024*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 8025*
- Einladung zum Tag der offenen Tür der Gesundheitsdirektion..... *Seite 8025*
- Gratulation zu sportlichen Leistungen..... *Seite 8025*

2. 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 2. Juli 2013 **4972a** *Seite 8026*
3. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

 Antrag des Regierungsrates vom 21. November 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Juli 2013 **4946a** *Seite 8044*
4. Mehr Schutz vor Fluglärm / ZFI einhalten

 Antrag des Regierungsrates vom 20. Februar 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 39/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 4. Juni 2013 **4962** *Seite 8073*

5. Tunnelstrategie

Postulat von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich),
Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil) und Gabriela
Winkler (FDP, Oberglatt) vom 11. Juli 2011

KR-Nr. 206/2011, Entgegennahme, Diskussion Seite 8080

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Fraktionserklärung der Grünen zur Aufrüstung
der Kantonspolizei mit Tasern* Seite 8054
- *Fraktionserklärung der EDU zum Thema «Sex-
boxen»* Seite 8055

Geschäftsordnung

Ratspräsident Bruno Walliser: Für die Sitzung von heute Nachmittag habe ich noch folgende Änderung der Traktandenliste. Wir behandeln nach Traktandum 23 die Traktanden 113 und 114. Traktandum 23 ist abgesagt, weil die Initiantin nicht im Rat sein wird. Wünschen Sie noch das Wort zur Geschäftsliste? Das ist nicht der Fall. Dann fahren wir so fort, wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Antwort auf eine Anfrage

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf eine Anfrage zugestellt:

- KR-Nr. 208/2013, Immobilienverkäufe der Zürcher Kantonalbank
Stefan Feldmann (SP, Uster)

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Bewilligung eines Objektkredites für den Umbau des Bildungszentrums Uster und den Neubau der Kantonsschule Uster**
Vorlage 5007

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 116. Sitzung vom 18. August 2013, 8.15 Uhr

Einladung zum Tag der offenen Tür der Gesundheitsdirektion

Ratspräsident Bruno Walliser: Im Namen des Gesundheitsdirektors Thomas Heiniger sind Sie anlässlich des Tags der offenen Tür am Samstag, 31. August 2013 von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr eingeladen, die neuen Räume der Gesundheitsdirektion an der Stampfenbachstrasse 30 in Zürich zu erkunden.

Gratulation zu sportlichen Leistungen

Ratspräsident Bruno Walliser: Einige von unseren Kolleginnen und Kollegen waren am Wochenende sehr sportlich unterwegs. Wir hatten fünf Teilnehmer am Gentlemen Grand Prix in Dübendorf, das ist ein Fahrzeitfahren mit dem Velo. Hören Sie gut zu, wer gewonnen hat. Erster Platz: Anita Borer. Und zweiter Platz: Stefanie Huber. Herzliche Gratulation. (*Applaus.*) Stefanie Huber wurde begleitet vom Altkantonsrat und heutigen Nationalrat Thomas Maier. Zudem waren noch dabei: Sabine Wettstein, Stefan Hunger und meine Wenigkeit.

Ebenfalls war der FC Kantonsrat tätig. Er hat sich um 700 Prozent gesteigert gegenüber dem Vorjahr, ich gratuliere dazu. Er schoss am diesjährigen 28. Eidgenössischen Parlamentarier-Fussballturnier in Heiden sieben Tore. Mit zwei Siegen, zwei Unentschieden und zwei Niederlagen platzierte sich der FC Kantonsrat auf dem zehnten Rang von 17 Mannschaften. Anzumerken ist: Durch Lospech hatte der FC Kantonsrat die späteren Finalisten Tessin und Wallis in der gleichen Gruppe. Dem FC Kantonsrat waren dabei eine unheilige Abwehrallianz: Kaspar Bütikofer, Beat Huber – er ist auch noch Captain gewesen – und Jörg Sulser. Des Weiteren spielten mit: Andreas Hasler, Cyrill von Planta, Beni Schwarzenbach, Thomas Wirth, Moritz von Wyss, der drei Tore schoss, und Christoph Ziegler. (*Applaus.*)

2. 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 2. Juli 2013 **4972a**

Ratspräsident Bruno Walliser: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Wir führen zuerst die Grundsatzdebatte. Der Minderheitsantrag wird in der Detailberatung begründet.

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 allgemeinen Anregung 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 der Form einer Umsetzungsvorlage sehr reduzieren würde. Der Kantonsrat kann die Volksinitiative dem Volk aber auch zur Ablehnung empfehlen. Oder er kann sie zur Ablehnung empfehlen und gleichzeitig einen Gegenvorschlag unterbreiten. Ein solcher Gegenvorschlag muss nach Artikel 30 KV die gleiche Form haben wie die Initiative, in diesem Fall also die Form einer allgemeinen Anregung. Genau dies, die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags in der Form einer allgemeinen Anregung, beantragt Ihnen die Mehrheit der KEVU.

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 Stadelhofen–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 Vorlag 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 eidgenössischen Räten verabschiedet. Über die im FABI-Paket enthaltenen Verfassungsänderungen wird am 9. Februar 2014 abgestimmt. Die ebenfalls im FABI-Paket beschlossenen Gesetzesänderungen, insbesondere im Eisenbahngesetz, im Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB, im SBB-Gesetz sowie im neuen Bahninfrastrukturfonds-Gesetz und im ebenfalls neuen Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur, sind mit dem Rückzug der Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr, der eidgenössischen Initiative, definitiv beschlossen worden. Sie treten aber natürlich auch erst dann in Kraft, wenn Volk und Stände der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 zustimmen. Die FABI-Vorlage enthält einige Elemente, die für den Ausbau des Bahnhof Stadelhofen wichtig sind. So ist der Kredit für die Projektierung ein dank der Intervention des Regierungsrates und der Zürcher Delegation in der Verkehrskommission des Nationalrates ausdrücklich erwähnter Teil des Ausbaus Schrittes 2025 im Artikel 1 des entsprechenden Bundesbeschlusses geworden. In Artikel 2 über den Ausbauschritt 2030 wird der Kapazitätsausbau selber mit der Bezeichnung «Aarau–Zürich–Winterthur» erwähnt. Die genauere Umschreibung soll mit einem entsprechenden weiteren Bundesbeschluss bis Ende 2018 erfolgen. In Artikel 58c des Eisenbahngesetzes ist es gegenüber der ursprünglichen Vorlage gelungen, die Möglichkeit zur Vorfinanzierung von Projekten beizubehalten, und dies sogar 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 Durchmesserlinie zur raschen Realisierung beigetragen hat. All diese Elemente zeigen, dass die Chancen, den Ausbau des Bahnhof Stadelhofen mit hoher Priorität aus Bundesgeldern finanziert zu erhalten, intakt sind. Aus Sicht der grossen Mehrheit der KEVU wäre eine Finanzierung mit kantonalen Geldern, wie sie die Initiative verlangt, deshalb völlig verfehlt.

Gemäss Paragraph 134 des Gesetzes über die politischen Rechte hätte die Schlussabstimmung über die Volksinitiative bereits letzte Woche stattfinden müssen, wenn auf einen Gegenvorschlag verzichtet würde. Als Klammerbemerkung erlauben Sie mir deshalb kritisch anzumerken, dass die heutigen Behandlungsfristen für Volksinitiativen nicht nur heillos kompliziert sind – auch im Initiativtext setzen die Initian-

ten deshalb eine falsche Frist –, sondern für eine seriöse Behandlung im Parlament eindeutig zu kurz. Mit dem Antrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, verlängert sich die Behandlungsfrist für die Kommission um ein knappes Jahr. Damit kann der Kantonsrat seine Schlussabstimmung durchführen, wenn der Ausgang der eidgenössischen Volksabstimmung über die FABI-Vorlage bekannt ist. Diese nach Ansicht der KEVU sehr erwünschte Verlängerung ist aber nicht der einzige Grund dafür, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Die KEVU ist nämlich einhellig der Meinung, dass der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im Sinne der Volksinitiative verkehrstechnisch von höchster Priorität ist. Eine deutliche Mehrheit der Kommission findet darüber hinaus, dass ein simpler Ablehnungsantrag zur Volksinitiative im Kanton Zürich, aber auch in den anderen Kantonen nicht oder falsch verstanden würde. Man würde viele Stimmberechtigte, die zwar den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sehr wichtig finden, aber eine Finanzierung aus kantonalen Mitteln ablehnen, in ein Dilemma stürzen. Das Abstimmungsergebnis wäre dann politisch schwierig zu interpretieren.

Die sehr klare Umschreibung des Ausbaus in der Volksinitiative betrachtet die KEVU gleichzeitig als Mangel. Mit den drei Elementen «Überwerfung zwecks Entflechtung», «Vierte Perronkante» und «Zweites Tunnel» allein lässt sich nämlich die Kapazität nicht im gewünschten Mass erhöhen. Es braucht weitere Ausbauten an anderen Stellen im S-Bahn-System, so zum Beispiel im Raum «Hardbrücke» und im Raum «Uster-Wetzikon». Diese systemischen Zusammenhänge müssen im Laufe der Projektierung vertieft abgeklärt werden, was vor einer kantonalen Volksabstimmung nicht möglich wäre.

Der Regierungsrat hat im Laufe der Beratung sehr deutlich aufgezeigt, dass er alles unternimmt, um den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im Speziellen und der Zürcher S-Bahn-Infrastruktur im Allgemeinen innerhalb von FABI die grösstmögliche Priorität zu verschaffen. Ein Gegenvorschlag soll ihn dabei unterstützen. Dieser müsste, wie bereits erwähnt, die Form der allgemeinen Anregung haben und könnte aus folgenden Elementen bestehen, die in der KEVU andiskutiert wurden: einem Rahmenkredit im Sinne eines Verhandlungsmandats an den Regierungsrat zur Beschleunigung der FABI-Projekte im ganzen Kanton Zürich, einem Auftrag oder einer Kompetenzzuweisung, mit den SBB über eine Vorfinanzierung des Bahnhofs Stadelhofen zu verhandeln – diese Vorfinanzierung würde separat oder aus

dem erwähnten Rahmenkredit erfolgen –, einem gesetzlichen Auftrag an den Regierungsrat, sich für den raschen Ausbau des Schienennetzes im Wirtschaftsraum Zürich einzusetzen.

Mit dem Antrag verbindet die KEVU-Mehrheit die Hoffnung, dass die durch die FABI-Vorlage überholte Volksinitiative zurückgezogen wird. Eine Minderheit der KEVU bejaht zwar ebenfalls die Dringlichkeit des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen, will aber keine Signale in Richtung finanzielle Beteiligung des Kantons aussenden. Sie vertraut darauf, dass der Bund dank den Argumenten und Bemühungen des Regierungsrates die Prioritäten richtig setzt. Eine allfällige Ablehnung der Volksinitiative in der direkten Abstimmung könnten die anderen Kantone schon richtig einordnen und würde dem Anliegen deshalb nicht schaden.

In Namen der KEVU bitte ich Sie, dem Antrag auf Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die von links-grünen Kreisen eingereichte Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ist ein politischer Vorstoss, welcher als Profilierungsübung für die Galerie konzipiert wurde und bei Annahme keine Verbesserung bewirken würde, welche vorgegaukelt wird. Die Volksinitiative suggeriert, dass bei deren Annahme der von allen politischen Kräften im Kanton Zürich befürwortete Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen früher abgeschlossen werden könnte. Dazu soll der Kanton Zürich die Kosten für die Erstellung dieses Ausbaus in der Höhe von 670 Millionen Franken selber übernehmen, obwohl dies eine Aufgabe des Bundes ist und von Bundesbern auch nicht bestritten wird. Alle in der Kommission angehörten Sachverständigen machten klar, dass der Zeitpunkt der Fertigstellung des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen sich auch durch die freiwillige Übernahme der enormen Kosten nicht beschleunigen liesse. Auch unterstellt diese Initiative indirekt dem Regierungsrat und den Mitarbeitenden der Volkswirtschaftsdirektion, dass sie sich nicht genügend für das Projekt einsetzen, was absolut falsch ist. Durch die von National- und Ständerat gefällten FABI-Beschlüsse sind finanzielle Mittel in der Höhe von 6,4 Milliarden für den ersten Ausbausritt 2015 vorgesehen, bei welchem der Bahnhof Stadelhofen und der Brüttenertunnel mit dabei sind. Es ist also klar ersichtlich,

dass Bundesbern die Wichtigkeit des Bahnhofs Stadelhofen bewusst ist und das vierte Gleis bis zum Jahr 2030 in Betrieb ist.

Weil es keinen Grund mehr für die Aufrechterhaltung dieser Volksinitiative gibt, müssten die Initianten eigentlich erkannt haben, dass sie die Volksinitiative zurückziehen sollten. Denn wenn diese Initiative vors Volk kommt, gibt es keine andere Möglichkeit, als diese abzulehnen. Diese Volksinitiative zu bekämpfen dürfte auch nicht schwerfallen, weil die Zürcher Stimmbürger sicherlich nicht 670 Millionen Franken zahlen werden, wenn sie ohne qualitativen und zeitlichen Unterschied das gleiche Projekt durch den Bund finanziert bekommen. Es ist also nicht das Abstimmungsresultat, welches uns von der SVP Kopfzerbrechen macht, es ist die Wirkung nach aussen und vor allem Richtung eidgenössisches Parlament, welche fatal wäre. Wenn die Zürcher Bevölkerung die Vorlage über den Bahnhof Stadelhofen ablehnt, kommt der Eindruck auf, den Zürchern sei der Ausbau eines der grössten Bahnhöfe der Schweiz nicht wichtig. Entsprechend würde die zügige Abwicklung dieses Projektes gefährdet.

Nun hat die Kommission beschlossen, einen Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen. Sie erhoffen sich, mit einem Wischiwaschi-Vorschlag die Initianten dazu zu bringen, ihre Volksinitiative zurückzuziehen. Es ist aber absehbar, dass dies nicht geschehen wird, sollte ihre wichtigste Forderung, nämlich die Finanzierung des Projektes mit einer Kann-Formulierung, verwässert werden. So würden wir bei einer Volksabstimmung mit zwei Vorlagen beglückt, welche beide bekämpft werden müssten. Dies würde den negativen Eindruck verstärken, welchen ein solcher Abstimmungskampf hinterlassen würde.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, den Gegenvorschlag abzulehnen und nachher das Gleiche mit der unnötigen und schädlichen Volksinitiative zu tun. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Die Volksinitiative des Verkehrsclubs der Schweiz, VCS, Sektion Zürich, will eigentlich nur Gutes bewirken. Und der VCS hat ja in den letzten Jahren – das wissen Sie – ein feines Näschen gehabt für die gordischen Knoten im öffentlichen Verkehr; denken Sie nur an die DML, die Durchmesserlinie. Und wenn wir zum Wortlaut der Volksinitiative kommen: Sie will ja den Regierungsrat beauftragen, eine kreditschaffende Vorlage zur Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs Stadelhofen und der Strecke

Stadelhofen–Tiefenbrunnen auszuarbeiten und sie dem Kantonsrat vorzulegen. Aber eben, es könnte auch ein Nasenstüber daraus werden, ich komme darauf zurück.

Hier geht es erstens um die Entflechtung des niveaugleichen Übergangs, also der Kreuzung der Strecken Stadelhofen–Stettbach und Stadelhofen–Tiefenbrunnen. Es geht um einen zusätzlichen zweiten einspurigen Riesbachtunnel und es geht auch um ein zusätzliches viertes Gleis, Perronkante im Bahnhof Stadelhofen. Es ist in der Tat so, dass die zukünftige Schwachstelle im Netz des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) der Bahnhof Stadelhofen ist. Er weist nur drei Geleise auf und wenn ich richtig recherchiert habe, sind es nach der vierten Teilergänzung zehn S-Bahnlinien, die Stadelhofen anfahren. Und dabei sind nicht einmal alle Ein- und Ausfahrten kreuzungsfrei. Man wundert sich: Wieso nur drei Gleise für den Bahnhof Stadelhofen? In Zürich Oerlikon – zum Vergleich – wird momentan von sechs auf acht Geleise ausgebaut für zukünftig zwölf S-Bahnlinien. Und hier sind noch zusätzlich Schnellzüge. Da kann sich jeder mathematisch ausrechnen, dass das nicht aufgeht, dass der eine Bahnhof, nämlich Stadelhofen, einfach zu wenig Infrastruktur und Kapazität hat. Ein viertes Gleis ist notwendig für die Entlastung der Strecke Zürich–Winterthur, für den Korridor Oberland–Zürich und für den integralen Viertelstundentakt am rechten Zürichseeufer, und das wollen wir ja.

Der Regierungsrat hat die KEVU wissen lassen, dass er die Volksinitiative ablehne. Vorfinanzierung komme hier nicht infrage. Der Ausbau passiere sowieso und eine wesentliche Beschleunigung im Realisierungshorizont bringe die Volksinitiative nicht. Der Zeitplan stehe und die Vorfinanzierung heisse, dass am Schluss der Kanton Zürich den ganzen Ausbau vorzahle, obwohl dies Sache des Bundes sei, der Kommissionspräsident hat ja auf die FABI-Vorlage verwiesen. Aber in dieser Angelegenheit des Bahnhofs Stadelhofen – ich habe es gesagt – könnte es aber auch einen Nasenstüber geben. Die Kommission befindet sich nämlich im Dilemma. Die Mehrheit der KEVU, vielleicht sogar alle, möchten den öffentlichen Verkehr weiterhin fördern und leistungsfähig erhalten, dort unbedingt ausbauen, wo es nötig ist, wie beim Bahnhof Stadelhofen. Der Pferdefuss ist die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich, wie es die Volksinitiative postuliert. Diese grosse Geldsumme, einen dreistelligen hohen Millionenbetrag – wir sind uns zwar nicht ganz einig und haben viele Zahlen gehört –,

bis gegen 700 Millionen für eine Vorfinanzierung durch die Volksabstimmung zu bringen, Geld, das eigentlich Bern in die Hand nehmen müsste, wird die Stimmbevölkerung das goutieren? Bei einer Ablehnung nämlich wäre ein Scherbenhaufen programmiert und angerichtet, das wissen wir. Ein solches Votum des Zürcher Volkes – die Volksinitiative ablehnen und kein Gegenvorschlag – würde als Zeichen gewertet, dass die Zürcher Bevölkerung den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen nicht als dringlich einstufe. Folglich wird der Bund andere Projekte in anderen Kantonen vorziehen können. Das wäre ein verheerendes Signal und in dieses Dilemma hat uns die nachhaltige Beurteilung aller möglichen Folgen der VCS-Initiative gebracht. Und als Krux hat dies zusätzlich, dass momentan in der Finanzierung von Bern aus positive Signale vorliegen. Wir könnten es uns einfach machen und die Initiative einfach zur Ablehnung empfehlen. Doch wir sind im Kanton Zürich gebrannte Kinder. Weil der Bund nicht vorwärtsmacht oder keine finanziellen Mittel hatte, musste der Kanton in der Vergangenheit im ÖV massiv vorfinanzieren. Wo wäre heute die DML? Noch auf dem Papier vielleicht, ein paar schöne rote Striche, oder, wenn's gut gelaufen wäre, im ersten Abschnitt jetzt im Tunnelvortrieb irgendwo in der Nähe unterhalb der Universität. Einiges liegt also noch im Ungewissen. Deshalb ist es wohl vernünftig und logisch, wenn wir uns zum Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen alle Optionen offenhalten. Mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags behalten wir die Taube in der Hand. Zusätzlich gewinnen wir Zeit. Im Moment sind die Projektierungskosten für den Ausbau Stadelhofen im ersten FABI-Ausbauschritt enthalten und explizit erwähnt, Zeithorizont: 2025. Der Ausbau im STEP, Strategisches Entwicklungsprogramm, ist jedoch in der zweiten Dringlichkeitsklasse. Den Wortlaut des Gegenvorschlags haben Sie gesehen, ganz im Sinne, dass der Regierungsrat beauftragt wird, gegenüber dem Bund sämtliche Massnahmen zu ergreifen, die eine verzögerungsfreie Planung und Finanzierung des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen sicherstellen. Der Kommissionspräsident hat uns die Varianten aufgezeigt. Es könnte ein Rahmenkredit sein. Offensichtlicher Vorteil: Es muss dann nicht unbedingt vorfinanziert werden, sondern nur, wenn wirklich Not am Bahnhof ist.

Stimmen Sie dem KEVU-Mehrheitsvorschlag zu, damit wir Zeit gewinnen, um eine optimale Lösung für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen aufzugleisen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Sie können sich sicher erinnern, der Um- und Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen in den 1980er-Jahren war ein grosser und mutiger Wurf, nicht nur aus architektonischer Sicht. Der Bahnhof Stadelhofen ist mittlerweile ein Knotenpunkt des zürcherischen S-Bahn-Systems, der sich aber in den letzten Jahren wegen des Bevölkerungswachstums und der vermehrten Benützung des öffentlichen Verkehrs zu einem Engpass entwickelt hat. Es besteht also objektiv Handlungsbedarf. Die kantonale Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» des VCS ist aber aus Sicht der FDP der falsche Weg und daher klar abzulehnen, weil die ganze Finanzierung durch den Kanton gefordert wird. Gerade mit der Verabschiedung der FABI-Vorlagen durch die eidgenössischen Räte in der eben zu Ende gegangenen Sommersession ist schweizweit eine neue Grundlage geschaffen worden. Diese beschäftigt sich mit der Frage, welche Projekte wann realisiert werden sollen und wie sie zu finanzieren sind.

Die Projektierung des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen wurde aufgrund lobenswerter Lobbyarbeit der Volkswirtschaftsdirektion in die 6,4 Milliarden schwere erste Ausbau-Dringlichkeitsstufe aufgenommen. Ein eigentlicher Bau ist in der Spanne 2025 bis 2030 vorgesehen. Schneller könnte es eigentlich nicht gehen. Dennoch befürchtet die FDP, dass auf der Zeitachse des Bundes noch einiges passieren kann und das Projekt «Stadelhofen» somit zurückgeworfen werden könnte. Hier soll ein allfälliger Gegenvorschlag einhaken und der Regierung beziehungsweise dem Zürcher Verkehrsverbund finanzielle und planerische Möglichkeiten einräumen, eine Verzögerung zu verhindern, möglicherweise mit einer Vorfinanzierung. Im Weiteren kann es nicht nur um den Bau eines vierten oder gar vierten und fünften Gleises am Bahnhof Stadelhofen und eines zweiten Riesbachtunnels nach Zürich Tiefenbrunnen gehen. Hier greift die Volksinitiative viel zu kurz. Es hängen weitere Ausbauten mit dem System «Stadelhofen» zusammen: Brüttenertunnel auf der Strecke Zürich–Winterthur, Ausbau des Bahnhofs Stettbach, Doppelspurausbau Uster–Aathal und eine durchgehende Doppelspur am rechten Zürichseeufer.

Die FDP unterstützt mit aller Kraft Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich. Dies stärkt die Attraktivität als Wirtschaftsstandort sowie die Lebensqualität und bildet die Grundlage für eine umweltfreundlichere und nachhaltige Mobilität. Entscheidend im

ganzen Prozess wird natürlich aus unserer Sicht auch sein, wie sich das Initiativkomitee in den nächsten zwölf bis fünfzehn Monaten verhalten wird. Wir rechnen sehr damit, dass auch nach den eidgenössischen Abstimmungen diese Initiative dann schlussendlich zurückgezogen wird. Bereiten wir also mit dem Gegenvorschlag einen weiteren Wurf vor für die Bedürfnisse der Mobilität, nicht für heute, sondern für die Jahre 2015 oder gar 2080.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Zuerst möchte ich den Vorwurf von Orlando Wyss kontern: Wir werfen der Regierung sicher nicht vor, bisher zu wenig getan zu haben, im Gegenteil. Wir bedanken uns für deren Einsatz in den bisherigen Verhandlungen. Man muss jetzt aber dranbleiben und beim Bund weiter Druck aufsetzen. Uns allen ist der Bahnhof Stadelhofen als Engpass im Zürcher S-Bahn-Netz wohlbekannt. Schon die kleinste Störung kann Auswirkungen auf das ganze S-Bahn-Netz haben und beeinträchtigt häufig auch den Fernverkehr. Stadelhofen ist der drittgrösste Bahnhof der Schweiz, hat aber nur drei Gleise. Der Handlungsbedarf ist also offensichtlich. Die Grünen jedenfalls stehen hinter der Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig». Während den Sommerferien verging kaum ein Tag, an dem das Zürcher S-Bahn-Netz nicht von einer Störung betroffen war. Zufall oder nicht, die Zürcher S-Bahn ist am Limit, ein Ausbau der Engpässe in und um die Stadt Zürich ist dringend notwendig. «Dringend» heisst für uns nicht «erst 2030 oder noch später», wie momentan vom Bund mit FABI vorgesehen. «Dringend» heisst für uns «so schnell wie möglich».

Da wir Grünen mit der Unterstützung der Volksinitiative allein auf weiter Flur stehen, stimmen wir heute der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zu. Ziel muss es sein, einen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag zu erarbeiten, welcher von der Regierung eine schnellstmögliche Realisierung des Ausbaus vom Bahnhof Stadelhofen verlangt. Dazu gehört auch die Vorfinanzierung des Projektes, sieht FABI doch den Baubeginn frühestens im Jahr 2025 vor, wobei dieser Baubeginn noch bei Weitem nicht gesichert ist. Erst im Jahr 2018 wird der Brüttenertunnel beschliessen, ob Stadelhofen realisiert werden soll oder nicht. Und danach beginnt die Debatte in den eidgenössischen Räten. Kommt ein Sparprogramm dazwischen oder verstärkt sich die Lobby gegen den bereits schon jetzt bestens erschlossenen Kanton Zürich, so ist eine zeitige Realisierung mehr als fraglich. Nächstes Jahr wird die

Durchmesserlinie eröffnet. Ohne Vorfinanzierung wäre dies sicher nicht der Fall. Die Eigeninitiative hat sich dort also ausbezahlt. Genauso wird sie sich beim Stadelhofen auszahlen.

Schaffen wir Sicherheit, Sicherheit, dass der Bahnhof Stadelhofen in 15 Jahren ausgebaut ist. Schaffen wir einen Gegenvorschlag und beauftragen wir den Regierungsrat, alles daran zu setzen, dass der bestehende Engpass so schnell wie möglich behoben wird.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Die Volksinitiative zum Bahnhof Stadelhofen nimmt ein Anliegen auf, das unbestrittener nicht sein könnte. Wir haben am Stadelhofen dringenden Handlungsbedarf, das wissen wir schon seit längerer Zeit, die jüngste Pannenserie mit Auswirkungen bis zum nationalen Bahnverkehr hätte es dazu gar nicht gebraucht. Die Initiative macht uns eine Offerte, den im Raum stehenden Ausbauplänen zusätzlichen Schub zu verleihen, und das ist grundsätzlich gut so. Nun haben sich seit ihrer Lancierung, insbesondere mit FABI des Bundes, die Rahmenbedingungen allerdings stark verändert, der Kommissionspräsident hat das ja schon ausführlich dargelegt, und entsprechend braucht die Initiative eine Nachjustierung. Es kann ja nicht sein, dass wir Zürcher dem Bund eine Zwei-zu-eins-Offerte machen, «zwei zu eins» heisst in diesem Zusammenhang «zweimal bezahlen für einen Bahnhofausbau». Und es kann auch nicht sein, dass wir bei einer wegen der Finanzierungsfrage durchaus möglichen Ablehnung der Initiative an der Urne ein Signal gegen den dringend nötigen Ausbau des Stadelhofens aussenden.

Die KEVU möchte jetzt mit einem Gegenvorschlag aus den erwähnten «zwei zu eins» ein «eins zu eins zu eins» machen, nämlich dem Stadelhofen respektive der ganzen S-Bahn politisch so richtig Schub verleihen, einmal bezahlen und einen ausgebauten Bahnhof erhalten, und das, wohlgemerkt, so schnell als möglich. Stimmen Sie dem im Interesse des ganzen Kantons zusammen mit uns Grünliberalen heute zu.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Der Bahnhof Stadelhofen ist einer der meistfrequentierten Bahnhöfe in der Schweiz und ein eigentliches Nadelöhr zwischen Zürich und dem rechten Seeufer nach Rapperswil, aber auch nach Uster und dem Zürcher Oberland und nach Winterthur und weiter nach Schaffhausen oder in die Ostschweiz. Die

vielen Störungen und Behinderungen der SBB im Raum Stadelhofen in der letzten Zeit haben klar aufgezeigt, dass während den Stosszeiten auch ein Kapazitätsproblem besteht, das gelöst werden muss. Die Infrastruktur läuft am Limit. Der Bahnhof Stadelhofen hat aber eindeutig auch überregionale Bedeutung, welche bis in die Nachbarkantone ausstrahlt. Die Pendler kommen nicht mehr pünktlich und zuverlässig nach Zürich oder zurück nach Hause. Bei einer Störung ist das SBB-Netz zwischen Aarau und Frauenfeld beeinträchtigt. Daher ist es auch klar eine Aufgabe des Bundes, sich hier sehr stark zu engagieren. Für die Infrastruktur des SBB-Netzes ist nämlich sowieso der Bund zuständig. Und regionale Eisenbahnprojekte tragen Bund und Kantone gemeinsam. Es geht nicht an, dass der Kanton Zürich den Ausbau allein finanzieren oder vorfinanzieren soll, wie dies die Volksinitiative fordert. Die CVP unterstützt daher die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags, der dahin tendieren soll, den Bund und allenfalls auch die Nachbarkantone in die Pflicht zu nehmen. Besten Dank.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Der Ausbau Stadelhofen ist unbestritten. Schon seit Langem ist es ein grosses und ein wichtiges Anliegen, das wurde auch schon vom ZVV und von der Regierung bestätigt, als Thomas Maier und ich zusammen vor vielen Jahren einen entsprechenden Vorstoss machten. Und da wurde auf das Problem schon deutlich hingewiesen, das wir in Zukunft im Stadelhofen haben. Es muss aber der ganze Korridor betrachtet werden, nämlich von der Hardbrücke bis hinauf ins Oberland, und der ZVV hat genau das gemacht. Er ist in dieser Angelegenheit auch seit Langem hart am Ball. Wir haben nun die Initiative, aber schon seit der Einreichung dieser Initiative ist in Bern mit FABI viel in die richtige Richtung geschehen. Stadelhofen ist auf einem guten Weg Richtung Realisierung. Die Situation ist mit der Initiative sehr komplex geworden. Die Kommission braucht die Möglichkeit, einen Gegenvorschlag ausarbeiten zu können, schon darum, weil unter anderem verhindert werden muss, dass falsche Signale von unserem Kanton nach Bern gesandt werden. Es braucht keine Nebelpetarden, welche es zulassen, dass Bern die Zeichen aus Zürich so interpretiert, dass der reiche Onkel in Zürich aus dem FABI eventuell nichts nötig hat, obwohl er viel dazu beigetragen hat. Bern würde uns auch inskünftig noch so gern auf den Pflichtteil setzen. Das wäre fatal, das wollen wir nicht und das gilt es zu verhindern.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Wir haben es heute schon oft gehört, dass die Notwendigkeit besteht und unbedingt realisiert werden muss, dass der Bahnhof Stadelhofen ausgebaut wird; dies natürlich so rasch und schnell wie möglich, ich denke, hier sind wir uns einig. Mit der Volksinitiative soll der Ausbau vom Kanton mehrheitlich finanziert werden und das kann so in dieser Form nicht sein, insbesondere da der National- und der Ständerat FABI deutlich zugestimmt haben. Somit würde die Volksinitiative also nur unwesentlich einen Zeitgewinn bringen, dafür hätte der Kanton den Löwenanteil der Kosten.

Der heute vorliegende Antrag der KEVU will, dass ein Gegenvorschlag zur Volksinitiative ausgearbeitet werden kann. Mit diesem Gegenvorschlag soll dem Regierungsrat die Möglichkeit gegeben werden, dem Bund gegenüber eine möglichst rasche Realisierung des Projektes zu bewirken. Die BDP wird dem Antrag der KEVU zustimmen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen – wir sprechen hier vom vierten Gleis – ist wichtig, nötig und dringlich. Wir benötigen eine Entlastung des Oberland-Korridors für den Viertelstundentakt am Zürichsee und eben auch für mehr Züge von Zürich in die Ostschweiz über Stadelhofen. Grundsätzlich ist dieser Ausbau Bundessache. Der Kanton Zürich wird sich in jedem Fall an den Kosten beteiligen müssen. Aufgrund der vom Stände- und Nationalrat beschlossenen Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur, FABI, sind auch Stadelhofen und der Brüttenertunnel in einen Realisierungshorizont gerückt. Die Volksinitiative ist deshalb unglücklich. Wird sie in der Volksabstimmung angenommen, bezahlt der Kanton Zürich für etwas, das grundsätzlich der Bund finanzieren müsste. Wird sie abgelehnt, senden wir das Signal nach Bern, dass uns der Bahnhof Stadelhofen nicht wichtig ist und keine Eile hat, was in Bundesbern wieder für Verwirrung sorgen würde und den Baukredit gefährden könnte.

Nun bleibt die Frage: Wie kommen wir möglichst schnell zum Ziel, ohne übermässig in die Staatskasse greifen zu müssen? Dies weiss niemand genau und bleibt am heutigen Tag eine Glaubensfrage. Ziemlich sicher ist: Wenn Zürich nichts unternimmt, geht es länger. Aus diesen Gründen möchte die EDU die KEVU beauftragen, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der KEVU: Es sind ein paar Voten ein bisschen zu korrigieren aus Kommissionssicht. Es wurde gesagt – wörtlich –, dass wir heute einen Gegenvorschlag zur Abstimmung bringen. Das ist nicht der Fall. Wir stimmen nur darüber ab, ob die KEVU einen Gegenvorschlag ausarbeiten soll respektive darf und sich dadurch die Fristen für die Behandlung der Volksinitiative verlängern. Dann wurde gesagt, die Volksinitiative postuliere eine Vorfinanzierung des Ausbaus am Stadelhofen. Das ist falsch. Die Volksinitiative postuliert einen Kredit aus kantonalen Mitteln, um den Bahnhof Stadelhofen auszubauen. Eine Vorfinanzierung ist ja nur eine Frage von Darlehen. Dann wurde auch gesagt, man habe den Wortlaut des Gegenvorschlags gesehen oder gehört. Das ist so zu korrigieren, dass ich gesagt habe: Es wurden diverse Elemente eines Gegenvorschlags in der Kommission andiskutiert. Es wurde aber nicht über diese Elemente abgestimmt. Es wurde hier eine Auslegeordnung gemacht, was in einem Gegenvorschlag dann stehen könnte.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zu dem Fristen: Es liegt in der Natur der gewählten Form der Volksinitiative, dass diese zwar sehr rasch im Parlament respektive im Volk behandelt wird, dass aber nachher noch diverse Fristen auszunützen sind. So hat der Regierungsrat nach der Annahme einer solchen Volksinitiative ein Jahr Zeit, eine Vorlage auszuarbeiten. Der Kantonsrat hat dann nochmals ein Jahr Zeit bis zur Schlussabstimmung. Und dann geht es ja ungefähr vier bis sechs Monate bis zu einer allfälligen Volksabstimmung. Sie können selber nachrechnen, dass ein definitiver Entscheid nicht vor Sommer 2016 ohne Gegenvorschlag und nicht vor Frühling 2017 mit einem Gegenvorschlag stattfinden könnte. Also dieser Entscheid fällt nicht vor Sommer 2016, und dann sind wir ja schon relativ nahe beim Zeitpunkt 2018, wenn in Bern darüber entschieden wird, wann mit dem Bau des Bahnhofs Stadelhofen begonnen werden kann.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich glaube, wir sind uns einig – und das wurde von keiner Seite bestritten –, dass der Bahnhof Stadelhofen ein zentrales und wichtiges Element der Zürcher S-Bahn ist. Diese Volksinitiative, über die wir heute beraten – und ich bin froh, dass der Kommissionspräsident das nochmals gesagt hat –, verlangt eine kreditschaffende Vorlage, also Geld, und nicht eine Vorfinanzierung oder irgendetwas, sondern einen Kredit für diese Bahninfrastruktur. Dass sie wichtig ist, haben wir gesagt. Es wird eine gewisse Entlas-

tung des Stadelhofens geben durch die Inbetriebnahme der DML und der vierten Teilergänzung. Aber wir wissen es und Sie haben es auch gesagt: Auch diesen Sommer hatten wir Probleme, das Netz ist stark ausgelastet, das wissen wir alle. Deshalb spüre ich ja auch, dass alle hier drin, alle Parteien der Meinung sind, das S-Bahn-System in Zürich sei weiterzuentwickeln, weil es eine zentrale und wichtige Funktion wahrnimmt. Das ist ja eigentlich erfreulich, wir sind uns alle einig. Und ich muss Ihnen sagen, bei dieser Debatte vorhin ist mir durch den Kopf gegangen: Wir Zürcher sind ja schon ein eigenartiges Völklein. Wir möchten etwas, es ist unbestritten. In Bern haben wir eine Vorlage, die im nächsten Frühling zur Abstimmung kommt. Sie beinhaltet eigentlich das, was wir wollen, nach etlichen Interventionen und Korrekturen. Und jetzt streiten wir wieder darüber, wie man es doch noch etwas anders machen kann. Der Regierungsrat hat Ihnen beantragt, die Initiative abzulehnen, und zwar – das möchte ich ausdrücklich sagen – nicht darum, weil wir den Stadelhofen nicht wichtig finden, sondern weil wir davon ausgehen, dass FABI angenommen wird, weil auf Bundesebene die VCS-Initiative zugunsten von FABI zurückgezogen wurde. Es stehen eigentlich alle Signale auf Grün. Und wenn FABI angenommen wird, dann haben wir die Projektkredite für diese zentralen Vorhaben im Raum Zürich. Und Sie wissen alle: Ein Tunnelprojekt kann nicht von heute auf morgen realisiert werden, das braucht zehn bis fünfzehn Jahre – im besten Fall. Und dann müssen Sie auch noch die Baukapazitäten und die Planungskapazitäten haben, dass alles so läuft, wie man das will. Und wir werden alles daran setzen – der ZVV, der Kanton Zürich hat bewiesen, dass er das kann –, dass mit diesen Planungskrediten und diesen Schritten, die angedacht sind, es so kommt, wie Sie, ich und wir alle es eigentlich wollen.

Und eigentlich habe ich vermisst, dass in dieser Debatte nicht gesagt wurde, dass wir in einer etwas anderen Welt leben. Mit FABI werden nicht nur einige Bahnprojekte festgesetzt, es gibt einen neuen Topf in Bern zur Finanzierung der Bahninfrastruktur in diesem Land. In diesen Topf legt der Bund Geld. Und der Bund hat gesagt, die Kantone forderten immer Projekte. Das stimmt ja, siehe Debatte von heute Morgen. Die Kantone müssen zusätzlich pro Jahr – trotz den Abgeltungen, die sie für die Schienentrassees zahlen – 200 Millionen Franken in diesen Topf einlegen. Und 200 Millionen für die Schweiz heisst grosso modo: ein Viertel für den Kanton Zürich. 40 bis 50 Mil-

lionen sind bereits heute im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) vorgesehen ab 2016. Die zahlt der Kanton Zürich zusätzlich zu den Investitionen, die wir heute machen mit den Einlagen von 70 oder 80 Millionen. In die Investitionen der S-Bahn müssen wir 40 bis 50 Millionen pro Jahr mehr zahlen in diesen Infrastrukturfonds. Das würde heissen: Wenn wir das nicht müssten, dann könnten wir beispielsweise in zehn Jahren mit diesem Geld ein Projekt von 500 Millionen Franken im Kanton Zürich realisieren. Aber es ist jetzt halt eine neue Ausgangslage. Darum bin ich erstaunt, dass diese Stimmen, die immer laut erschallen, wenn der Kanton Zürich zweimal zur Kasse gebeten wird, heute eigentlich wenig vernehmbar sind. Und Sie müssen einfach wissen: Wie wir das machen, ab wann wir es selber zahlen, dann wird uns nicht Wut entgegenschallen, denn alle werden denken: Ja, die Zürcher haben halt genügend Polster und können das. Wir sind der Meinung, dem ist nicht so. Wenn wir jetzt einen neuen Topf haben, der so finanziert wird, und der Bund anerkennt, dass zum Beispiel der Stadelhofen ein wichtiges Element ist, das in diesen Bundesvorlagen vorkommt, dann müssen wir eigentlich nichts mehr tun. Wir müssen dranbleiben, aber wir müssen keine Initiative oder einen Gegenvorschlag unterstützen, der einen Zug, der auf der Schiene ist, eigentlich nicht verändert. Das sind die Gründe, die den Regierungsrat dazu bewogen haben, diese Volksinitiative abzulehnen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung: Selbstverständlich wird die Bevölkerung Fragen stellen, warum man eine Vorlage zum Stadelhofen ablehnt. Aber ich möchte als Beispiel nur noch sagen: «Schienen für Zürich» wurde ja auch abgelehnt, auch eine VCS-Initiative. Ich habe viele Argumente auf Bundesebene gehört, in denen gesagt wird, warum es den Zürchern so gut geht und warum man nicht alles Geld nach Zürich schicken sollte. Aber niemals wurde gesagt, es brauche keinen Brüttenertunnel, weil «Schienen für Zürich» abgelehnt wurde. Deshalb, denke ich, sollte man diese Signale nicht unterstützen. Ich muss sagen: Ich weiss nicht, ob es gescheit wäre, aber schlau wäre es auf jeden Fall – und das sagt ein Bauer –, wenn man diese Initiative zurückziehen würde. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich bitte Sie, keinen Gegenvorschlag auszuarbeiten und die Initiative abzulehnen. Besten Dank.

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

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

I. Es wird kein Gegenvorschlag ausgearbeitet.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Man könnte glauben, die Würfel seien gefallen. Die Mehrheit der KEVU, die Mehrheit dieses Rates, wie man den Voten entnehmen kann, fordern einen Gegenvorschlag. Der Kommissionspräsident äusserte sich auch noch dazu, dass die Fristen nicht ausreichend sind für eine seriöse Behandlung einer Volksinitiative. Wir stimmen ihm nicht zu. Die Fristen sind ausreichend und der Rat sollte sich auf das Wesentliche konzentrieren. Denn was der Regierungsrat hier drin vorher gesagt hat, hat er auch schon in der Kommission mehrmals ausgeführt. Wir wissen eigentlich, dass der Gegenvorschlag keinen Zeitgewinn bringen wird, weil das Bundesamt für Verkehr immer über Projektierung und Planung von Eisenbahn-Infrastrukturbauten entscheiden wird.

Welche Situation haben wir hier? Der VCS, der ein so gutes Näschen hat, wie Marcel Burlet sagt, hat zwei Initiativen eingereicht: auf Stufe Bund – dort haben wir den Gegenvorschlag, dem der FABI gefolgt ist –, und auf Stufe Kanton, wo der Kantonsrat jetzt wieder einen Gegenvorschlag machen sollte. Und worum geht es? Es geht immer um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und darum, mehr Geld in diese Finanzierung hineinzuschieben. Interessanterweise fordert der VCS auf Stufe Bund, der Bund solle mehr machen und er solle dort eine Umverteilung erzeugen vom MIV (*Motorisierter Individualverkehr*), bekanntermassen von dieser Kasse in den ÖV. Und im Kanton Zürich sagt man: Wir haben genügend Geld, der Kanton Zürich kann doch eine Kreditvorlage für den Bahnhof Stadelhofen schaffen. Der VCS liegt in beiden Sachen falsch. Denn eine Umlagerung ist falsch –

die wird von uns bekämpft – und eine Finanzierung des Stadelhofens allein durch den Kanton Zürich ist auch falsch.

Nun, was sollten wir noch wissen, wenn wir dem Gegenvorschlag zustimmen? Er soll ja nur Zeit gewinnen. Schlussendlich geht es darum, genügend Zeit zu finden, damit die Öffentlichkeit beruhigt ist und keine falschen Signale bis zum 9. Februar 2014 gesendet werden. Das heisst, die KEVU wird sich danach zurücklehnen. Die KEVU wird abwarten, was in der Abstimmung vom 9. Februar passiert, wie der Kanton Zürich zu FABI entscheidet, und danach wird sie einen Gegenvorschlag, der heute vom Präsidenten in Varianten vorgestellt wurde, unterbreiten. Es wird immer so sein, dass der Kanton Zürich Geld sprechen muss. Es wird auch so sein, wenn wir diesen Gegenvorschlag ablehnen. Denn der Kanton Zürich wird immer zur Kasse gebeten, wenn Bahn-Infrastrukturbauten auf seinem Kantonalgebiet entstehen. Also haben Sie weder einen Zeitgewinn noch haben Sie eine Realisierungssicherheit noch werden Sie bei der Finanzierung besser ausschauen, wenn Sie den Gegenvorschlag unterstützen. Ich bitte Sie also im Sinne der Kommissionsminderheit, diesen Gegenvorschlag nicht zu unterstützen, diesen Gegenvorschlag abzulehnen, denn er bringt uns nichts. Wir werden uns wieder darum kümmern müssen, wenn Sie einen Gegenvorschlag beschliessen, und Sie werden sich am gleichen Ort, an der gleichen Stelle drehen, wie Sie es heute Morgen machen. Sie werden keinen Zeitgewinn haben und Sie werden keine bessere Finanzierungslösung haben. Darum bitte ich Sie: Unterstützen Sie die KEVU-Minderheit, lehnen Sie einen Gegenvorschlag ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich bin mit der Landwirtschaft soweit vertraut, dass ich weiss, dass der Pessimist der einzige Mist ist, auf dem nichts Gescheites wächst (*Heiterkeit*). Wir sollten hier nicht pessimistisch sein, wir sollten aber auch realistisch sein und wir sollten uns daran erinnern, dass es auch einmal eine Volksabstimmung gab über den Zimmerbergtunnel; der war bewilligt, oder? Schauen Sie nach, was dort steht. Es geht also darum, in der ganzen Sache realistisch zu sein.

Etwas möchte ich doch noch kontern. Andreas Hasler hat das sehr schön gesagt, er hat den neuen Finanzierungsmodus sehr schön erklärt: Wir wollen nicht zweimal bezahlen. Das Thema der neuen Fi-

finanzierung kam hier schon zur Sprache und ich denke, das ist auch der Grund, warum wir hier einen Gegenvorschlag unterstützen.

Alex Gantner hat eigentlich eine saubere Analyse gemacht. Wie er auf ein fünftes Gleis gekommen ist, das müssen wir nicht hier klären. Aber im Grunde genommen war die Analyse von Alex Gantner richtig, dass es darum geht, dass es nicht noch weiter nach hinten geschoben wird, das gilt es zu verhindern. Ihr Vertrauen in den Bundesrat und in die Bundesversammlung ist grösser als meines. Ich bin Realist. Ich denke, wir sollten ihnen mit dem Gegenvorschlag die Möglichkeiten, die Opportunitäten geben, damit sie dann reagieren können. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Sie haben vorgehend von Signalen gesprochen. Und Robert Brunner kommt jetzt zurück auf das Votum von Alex Gantner und sagt, er habe des Pudels Kern getroffen. Nun, Alex Gantner hat von einem Wurf gesprochen, von einem Wurf vorbereiten. Also einen Wurf vorbereiten kann man für das nationale Schwingfest vom nächsten Wochenende, aber sonst machen wir hier keinen Wurf. Ich glaube, wir produzieren das Gegenteil. Der Regierungsrat hat es gut ausgeführt. Er hat lobbyiert, er hat sich eingesetzt für den Kanton Zürich und er hat das Bestmögliche in der FABI-Vorlage herausgebracht. Wenn wir jetzt Signale nach Bern schicken, dass wir einen Gegenvorschlag mit einer anderen Finanzierung, mit einer anderen Zeitachse wünschen, dann senden wir genau das falsche Signal. Dann senden wir das Signal, dass Regierungsrat und ZVV schlecht gearbeitet haben. Dann senden wir das Signal, dass der Kanton Zürich mehr will. Und genau das wird auf Ablehnung stossen. Darum noch einmal: Unterstützen Sie die Minderheit und lehnen Sie die Möglichkeit der Erstellung eines Gegenvorschlags ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher gegenübergestellt. Der Kantonsrat stimmt dem Kommissionsantrag mit 122 : 52 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Ratspräsident Bruno Walliser: Sie haben somit die KEVU beauftragt, einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative auszuarbeiten.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»

Antrag des Regierungsrates vom 21. November 2012 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 2. Juli 2013 **4946a**

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Der Kantonsrat lehnte am 29. August 2011 die Volksinitiative «Zürisee für alli» ab, beschloss aber, dieser einen Gegenvorschlag entgegenzusetzen. Die Volksinitiative wurde in der Folge ebenso zurückgezogen wie die ähnlich gelagerte Volksinitiative «Uferwege für alle». Der Regierungsrat arbeitete in Umsetzung des Gegenvorschlags die Vorlage 4946, Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli», aus.

Die Annahme der Umsetzungsvorlage durch eine Mehrheit der Kommission wurde durch einen äusserst hart errungenen Kompromiss möglich. In einem zusätzlichen Paragraphen 28c werden die Rechte der Eigentümerinnen und Eigentümer geschützt. Gegen deren Willen kann ein Seeuferweg nur erstellt werden, wenn eine anderweitige Führung nicht möglich oder unverhältnismässig wäre. Ebenfalls sprach sich die Mehrheit der Kommission, entgegen der regierungsrätlichen Vorlage, für eine Beteiligung der Gemeinden an den Landerwerbskosten aus. Die Seegemeinden profitieren von einem attraktiven Seeuferweg und sollen sich entsprechend beteiligen. Der Anteil der Gemeinden beträgt einen Fünftel der Kosten für die Planung und den Bau des Wegabschnitts, einschliesslich der Landerwerbskosten. Der Betrag der Gemeinde wird mit der Projektfestsetzung festgelegt.

Die Mehrheit der Kommission will zudem in dieser Vorlage explizit festgehalten wissen, dass die Bestimmungen des CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) über den Verfall nicht genutzter Beträge auch hier gelten. Das vor allem, um den aus dem Radwegbau

bekannten Diskussionen über nicht ausgeschöpfte Kredite aus dem Weg zu gehen.

Eine Minderheit von sechs Kommissionsmitgliedern lehnt die so bereinigte Umsetzungsvorlage ab. Sie hat sich bereits entschieden gegen die Volksinitiative gewandt und setzt auf absolute Wahrung des Eigentums. Es wurden folgende Minderheitsanträge eingebracht: Eine Minderheit lehnt den mit Paragraf 28c eingebrachten besonderen Schutz der Eigentümer ab. Ein solcher sei auch bei anderen Strassenprojekten nicht vorgesehen. Es sei nicht rechtens, die Eigentümer an Seeufern gegenüber anderen Eigentümern zu bevorteilen. Eine andere Minderheit setzt sich dafür ein, dass Uferwege gewässernah zu führen seien, soweit dem keine Naturschutz- oder andere übergeordnete Interessen entgegenstehen. Eine stärkere Minderheit stellt sich gegen die Beteiligung der Gemeinden an den Landerwerbskosten. Sie hält an der Vorlage der Regierung fest, welche die Landerwerbskosten von der Beteiligung ausnimmt. Diese Kosten sollen, gleich wie bei andern Strassenbauprojekten, vom Kanton getragen werden.

Das dringliche Postulat fordert, dass bis zum demokratisch legitimierten Entscheid über den Gegenvorschlag zur «Seeuferweginitiative» sämtliche Planungsarbeiten und Aufträge an Dritte im Zusammenhang mit neuen Seeuferwegprojekten im Kanton Zürich, die ohne Enteignungen nicht realisierbar sind, einzustellen seien. Der Regierungsrat hat dargelegt, dass er sich an die Vorgaben des Postulats gehalten habe und dies bis zum Abschluss der Beratung im Kantonsrat beziehungsweise bis zu einem Volksentscheid auch weiterhin tun werde. Damit sei das Postulat erfüllt. Damit meine ich das dringliche Postulat 16/2002.

Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen zudem nun in der Umsetzungsvorlage einen starken Schutz der Eigentümerinnen und Eigentümer.

Als Präsident beantrage ich dem Rat, den Mehrheitsanträgen der vorberatenden Kommission in Teil A Folge zu leisten und in Teil B der Vorlage das dringliche Postulat 16/2002 als erledigt abzuschreiben. Danke.

Jakob Schneebeli (SVP, Affoltern a. A.): Ich nehme es gleich vorweg: Wir werden diese Umsetzungsvorlage ablehnen. Der Kommissionspräsident hat es in seinem Einführungsreferat erwähnt, er hat gesagt:

«Eine Minderheit lehnt die bereinigte Umsetzungsvorlage ab. Sie hat sich bereits entschieden gegen die Volksinitiative gewandt und setzt auf die absolute Wahrung des Eigentums.» Wir sind diese Minderheit. Man kann es nicht genug sagen: Privates Eigentum ist eine der wichtigsten Errungenschaften in unserem Land. Eigentum bedeutet, über seine legitim erworbenen materiellen und ideellen Güter jederzeit frei verfügen zu können. Zu den herausragenden Eigentumsrechten gehört dasjenige an Grund und Boden. Die Gewährleistung des Privateigentums gehört zudem zu den wichtigsten Aufgaben eines freiheitlichen demokratischen Staates. Und genau in dieser Hinsicht versagt diese Vorlage. In Artikel 28c Absatz 1 wird zwar noch ausgeführt: «Gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen grundsätzlich nicht beansprucht werden.» Soweit wäre man noch auf Kurs. Doch bereits in Absatz 2 wird der an sich gute Ansatz mit der folgenden Einschränkung aufgehoben: «Die Beanspruchung ist ausnahmsweise zulässig, wenn eine andere Führung des Uferweges nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist.» Mit dieser Einschränkung wird der Eigentumsschutz in einem Mass aufgeweicht, das eine Zustimmung für uns verunmöglicht. Führen Sie sich vor Augen: Rund 50 Prozent oder 32 Kilometer der Wegstrecke, welche für die Realisierung des Zürichseeweges beansprucht werden müsste, führt über Land, welches sich in privatem Eigentum befindet. Die Eigentümer dieses Landes haben ihre Ufergrundstücke in aller Regel unter erheblichem Kapitaleinsatz erworben, gestaltet und während Jahren unterhalten. Es wird deshalb jedermann klar sein, dass solche Grundstücke, welche immerhin unter dem Schutz der verfassungsmässigen Eigentumsgarantie stehen, nicht kampflos zu haben sind. Wenn die Regierung ihre Verantwortung gegenüber dem privaten Grundeigentum wahrnimmt, was bedeutet, dass der Zürichseeweg ohne Enteignungsverfahren realisiert werden müsste, dann ist dieser Weg eigentlich schon gebaut. Irrtum vorbehalten, könnte gerade noch auf dem Gemeindegebiet von Wädenswil die Wegstrecke vom Seeplatz bis zur Halbinsel Giessen realisiert werden. Dafür ist keine besondere Regelung in Form dieses Gegenvorschlages nötig.

Wenden wir unsere Aufmerksamkeit noch kurz den Kosten zu. Für die Realisierung der Uferwege entlang der Zürcher Seen und Flüsse soll der Kantonsrat jährlich 6 Millionen Franken ins Budget einstellen. Mindestens zwei Drittel dieses Betrages sollen für den Bau des

Uferweges am Zürichsee eingesetzt werden. Diese Formulierung ist insofern irreführend, als sie vorgibt, es bestünde an anderen Gewässern im Kanton Zürich noch Bedarf an Uferwegen. Dem ist aber mehrheitlich nicht so. An den meisten Seen und Flüssen im Kanton bestehen bereits gut ausgebaute See- und Flussuferwege, so zum Beispiel am Greifensee, Pfäffikersee, Türlensee oder auch an der Limmat oder der Sihl. Somit stünde die ganze Summe von 6 Millionen Franken praktisch für den Bau von Uferwegen am Zürichsee zur Verfügung. Deshalb ist es zwingend nötig, dass eingestellte, aber nicht beanspruchte Beträge verfallen.

Aus unserer Sicht ist es völlig in Ordnung, dass Gemeinden, welche einen Uferweg wollen, sich auch an den anfallenden Kosten beteiligen. Der Kostenanteil von rund 20 Prozent ist moderat. Und da die Gesteungskosten nebst den Projektierungs- und Baukosten auch Landerwerbskosten einschliessen, ist es nachvollziehbar, dass die Gemeinden an den Gesamtkosten partizipieren sollen.

Auch wenn der Gegenvorschlag teilweise sinnvolle Vorgaben enthält, so ist er in der Summe aufgrund der drohenden massiven Verletzung der Eigentumsгарantie nicht tragbar. Wir werden ihn deshalb, wie eingangs erklärt, ablehnen. Teil B der Vorlage, Abschreibung des dringlichen Postulates 16/2012, stimmen wir zu.

Monika Spring (SP, Zürich): Vor fast genau zwei Jahren haben Sie hier in diesem Saal dem Gegenvorschlag der KPB zur Volksinitiative «Zürisee für alli» mit 126 Stimmen zugestimmt. Der damalige Gegenvorschlag war von der Volkswirtschaftsdirektion, von Regierungsrat Ernst Stocker vorgeschlagen worden, als Alternative zu unserer Volksinitiative. Dass sich die KPB damals auf einen Kompromiss einigen konnte, war unter anderem dem Verhandlungsgeschick des damaligen BDP-Vertreters (*Lothar Ziörjen*) zu verdanken. Nach intensiven Diskussionen zog das Initiativkomitee die Volksinitiative zugunsten des Gegenvorschlags zurück. Dasselbe tat die EVP, welche mit ihrer gleichzeitig lancierten Initiative den Bau des Seeuferweges in der Verfassung verankern wollte. Wir waren zwar damals nicht sehr glücklich über den in unseren Augen allzu mickrigen jährlichen Budgetkredit von 6 Millionen Franken, davon 4 Millionen für den Zürichsee. Wir rechneten aus, dass es fünf bis sechs Jahrzehnte dauern würde, bis der Weg damit erstellt wäre. Doch der Pragmatismus siegte. Nach einem leicht abgewandelten Sprichwort vom Spatz in der

Hand sagten wir uns: Besser das Entlein am Ufer als ein schöner Schwan in der Mitte des Sees.

Mit dieser pragmatischen Haltung steigen wir nun auch in die Debatte für die Umsetzungsvorlage. Wichtig ist für uns, dass es mit der Erstellung von Wegabschnitten am Ufer des Zürichsees endlich vorwärts geht. Mit dem neuen Passus im Strassengesetz werden wir in Zukunft mindestens 6 Millionen Franken für den Bau von Uferwegen im Budget eingestellt haben, zwei Drittel davon für den Zürichseeuferweg. Und was man mit den 4 Millionen Franken oder, sagen wir, andert-halb mal 4 Millionen Franken machen konnte, das sehen Sie heute am Wegabschnitt Wädenswil–Richterswil. Diesen Wegabschnitt können Sie jeweils, wenn Sie im Zug nach Chur fahren, bewundern. Dieser Wegabschnitt wird sehr intensiv gebraucht und er ist wirklich sehr schön, sehr lohnenswert. Begehen Sie ihn einmal und Sie sehen, was der Seeuferweg bringt. Ausserdem ist der Betrag von 6 Millionen Franken indexiert und behält damit seinen Wert. Dies ist für uns der zentrale Punkt dieser Vorlage und entspricht unserer Zielsetzung, nämlich dem für alle zugänglichen Zürichsee.

Die SP wird darum den Kommissionsantrag unterstützen. Einzig bei der Frage der finanziellen Beteiligung der Gemeinden werden wir den Minderheitsantrag befürworten, welcher die Gemeinden von den Landerwerbskosten befreien würde.

Die Grundlagen für den Bau von Uferwegen sind klar: Raumplanung und Gesetzgebung verlangen sowohl auf eidgenössischer wie auf kantonaler Ebene, dass die Ufer von Seen und Flüssen freigehalten werden und der Zugang erleichtert wird. Mit dem neuen Gewässerschutzrecht, welches dem Hochwasserschutz mehr Gewicht gibt, wurden die Anforderungen an den Uferschutz und die Zugänglichkeit noch verstärkt. Es freut uns, dass diese Tatsachen heute auch von der Gegenseite klar akzeptiert werden, wie wir in der NZZ vom Samstag lesen konnten. Andererseits respektieren auch wir das Eigentum, wie es in der Verfassung und in Gesetzen geregelt ist. Die SP war übrigens eine der treibenden Kräfte, als es darum ging, damals den Schutz des Eigentums in der Bundesverfassung zu verankern.

Damit komme ich zum Paragraphen 28c, den «Casus belli» dieses Gesetzes, der aus gesetzestechnischer Sicht eigentlich unnötig wäre, da die Eigentumsrechte bereits heute umfangreichen Schutz geniessen. Die Problematik dieses Paragraphen ist die Frage, inwiefern damit eine spezifische Sonderregelung für Grundstücke am See geschaffen wird.

Mit Absatz 2 wird die Sonderregelung aber wieder relativiert, und zwar in einem vernünftigen Umfang, so wie es eigentlich auch für andere Gebiete gilt, zum Beispiel für den Strassenbau. Ich habe noch ein anderes Beispiel, das noch besser damit zu vergleichen wäre: Mit der vorliegenden Formulierung entspricht dieser Paragraf nämlich weitgehend der Praxis bei der Erstellung von Wanderwegen. Die SP wird daher den Minderheitsantrag auf Streichung von Paragraf 28c grossmehrheitlich ablehnen. Auch aus anderer Optik ist Paragraf 28c zu relativieren. Bekanntlich bestehen auf rund einem Drittel der aufgeschütteten Seegrundstücke Servitute, welche verlangen, dass die Besitzenden im Fall der Erstellung von Uferwegen oder Quai-Anlagen das entsprechende Land unentgeltlich abzugeben haben. In diesen Fällen hat Paragraf 28c sowieso keine Bedeutung.

Der Rat hat vor zwei Jahren dem Gegenvorschlag des Regierungsrates zu unserer Volksinitiative zugestimmt. Wir haben daraufhin unsere Volksinitiative zurückgezogen, ebenso hat die EVP ihre Volksinitiative für die Verankerung der Seeuferwege in der Verfassung zurückgezogen. Es wäre für SP und EVP ein Akt gegen Treu und Glauben, wenn nun der Gegenvorschlag im letzten Moment gar durch eine unheilige Allianz von SVP mit grünen und grünliberalen Kräften scheitern würde. Nun, schlussendlich sind wir auch darauf vorbereitet. Aber auch für den Fall, dass Altregierungsrat Ruedi Jeker, welcher mit seinem Verein «Fair» sehr unfair mit haarsträubenden Behauptungen gegen unsere Volksinitiative und den Gegenvorschlag hetzt, seine Referendumsdrohung wahrmacht und das Gesetz noch abgelehnt würde, auch für diesen Fall sind wir vorbereitet. Denn eine neue Volksinitiative steckt bereits im Köcher. Die Partei hat grünes Licht gegeben, sofort nach einem allfälligen Scheitern mit der Unterschriftensammlung zu beginnen. Eine gute Grundlage für eine allfällige neue Volksinitiative bildet dabei der von der Volkswirtschaftsdirektion und Ernst Stocker formulierte Gegenvorschlag. Und dieses Mal werden wir mit einer ausformulierten Volksinitiative kommen, uns nicht auf Kompromisse einlassen und mit der Volksinitiative in die Volksabstimmung gehen. Ich danke Ihnen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die «FDP.Die Liberalen» werden auf die Vorlage eintreten und ihr in der Version der Kommissionmehrheit zustimmen, aus folgenden Gründen: Wir haben uns nie gegen eine Aufwertung der Fluss- und Uferwege gewehrt, das hat die

Fraktion mehrfach bewiesen, insbesondere bei Revitalisierungsprojekten. Die Zürcher Seen und Flüsse gehören unbestrittenermassen zu den wichtigen Naherholungsgebieten. Auch beim dringlichen Postulat «Seeuferwege ohne Enteignungen» war es nie die Absicht, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu negieren und die Aufwertung zu verhindern. Angesichts der zunehmenden Bevölkerungsdichte in unserem Kanton werden dieses Bedürfnis und dieser Druck auf die Zürcher Seen noch zunehmen. Es ist deshalb Zeit, klare Antworten zu geben, wie die verschiedenen Interessen unter einen Hut gebracht werden können. Die FDP hat sich aber auch immer und entschlossen gegen die schleichende Aushöhlung des Eigentums gewehrt. Einer Vorlage, die neue Belastungen mitbringen würde, würden wir nie zustimmen. Dass insbesondere die formelle und materielle Enteignung zu vermeiden ist, hat auch finanzpolitische Gründe. Es ist bekannt, dass Land am Zürichseeufer Höchstpreise generiert, also mit dem Verkehrswert zu entschädigen wäre, und die Vermeidung von formellen und materiellen Enteignungen ist daher auch gut für die Kasse. Entscheidend für das Ja der Fraktion ist der Umstand, dass mit dem neuen Paragraphen 28c gegen den Willen der Grundeigentümer die Erstellung von Uferwegen grundsätzlich nicht mehr möglich ist. Eine solche Beanspruchung ist nur zulässig, wenn eine andere Wegführung nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich wäre. Dieser Umstand soll die absolute Ausnahme sein. Mit dem Begriff der Beanspruchung geht man übrigens noch weiter als mit dem Begriff der materiellen und formellen Enteignung. Denn leider ist es heute so, dass grosse Rechtsunsicherheit am Zürichseeufer besteht, welchen rechtlichen Stellenwert nun das Grundeigentum hat. Und die Verwaltung hat in den letzten Jahren nicht gerade viel Respekt vor dem Grundeigentum gezeigt. Mit dem neuen Paragraphen 28c wird dieses Eigentum nun erstmals – und ich kann Ihnen sagen bestmöglich – geschützt. Vergessen wir nicht: Das Eigentum ist auch per Verfassung nur soweit geschützt, als nicht überwiegende öffentliche Interessen einen Eingriff rechtfertigen. Den raumplanerisch rechtlichen Rahmen kann man deshalb nicht negieren und dieser besagt nun mal sowohl auf eidgenössischer wie auch auf kantonaler Ebene, dass See- und Flussufer freizuhalten sind und der Zugang zu erleichtern ist. Aufgrund dieses rechtlichen Rahmens ist es auch so, dass die Richtpläne dieses Anliegen konkretisieren. Das war bis heute so und das wird auch in Zukunft so bleiben. Dasselbe gilt für die Beanspruchung des

Strassenfonds in Analogie zu den Radwegen, auch das war bereits bis heute so.

Die nun verbesserte Vorlage ist also, zumindest wenn man das rechtliche Umfeld ernst nimmt, nicht wirklich geeignet, irgendwelche ordnungspolitischen Fahnen zu schwingen. Und zumindest was den Respekt vor dem Grundeigentum betrifft, liebe SVP, geht es also in dieser Vorlage um die Taube und nicht um den Spatz in der Hand. Denn das vollständige Primat des Grundeigentums, wie Sie es sich vorstellen, das wäre verfassungsrechtlich gar nicht haltbar. Wir bedauern deshalb die Haltung der SVP und weisen doch in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es die Vorlage von Regierungsrat Ernst Stocker ist, die wir hier debattieren und die wir noch deutlich verbessert haben. Mit den Änderungen können wir der Vorlage, mindestens was das Grundeigentum betrifft, deshalb sogar etwas Positives abgewinnen, denn bis anhin war das ja, wie gesagt, die Praxis der Baudirektion, die nicht wirklich das Grundeigentum immer respektiert hat. Und es war erst unser dringliches Postulat, «Seeuferweg ohne Enteignungen», das die Verwaltung zum Umdenken gebracht hat.

Staunen kann man aber, wenn man die Vorlage ansieht, über die Haltung der Grünen und der Grünliberalen, welche nun tatsächlich noch die Nähe zum Ufer durchsetzen wollen. Wir verstehen nicht, was an dieser Situation und an dieser Forderung tatsächlich irgendwie ökologisch sein soll, wenn die Menschen noch näher ans Flussufer gehen. Wir wissen aus Erfahrung, dass es dann nicht gut ist für die Natur. Und eigentlich müssten das auch die Grünliberale und die Grüne Partei einsehen, dass selbst das Gewässerschutzgesetz in eine andere Richtung geht. Das ist ja bekanntlich ein Gesetz, das ihren grossen Wohlgefallen findet. Liebe GLP, Liberale achten das Grundeigentum als wichtigen Teil der persönlichen Gestaltungsfreiheit.

Ich bitte Sie deshalb namens der Fraktion aus diesen Gründen, auf die Vorlage einzutreten und ihr in der Fassung der Kommissionmehrheit zuzustimmen. Die Minderheitsanträge werden wir allesamt ablehnen und das Postulat abschreiben. Besten Dank.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Ein Ausflug mit der ganzen Familie den Zürichsee entlang ist auf weiten Strecken höchst unattraktiv und speziell für Kinder auch gefährlich. Unattraktiv deshalb, weil vor lauter meterhohen Hecken kein Erholungssuchender einen Blick auf

den wunderbaren See werfen kann, geschweige denn in die Nähe des Sees kommt. Mauern, Zäune, Häuser und Parkplatzreihen verhindern den Zugang zum See in den meisten Gemeinden. Die Initiative «Zürisee für alli» verlangt nicht mehr und nicht weniger als den Zugang zu den Seeufern für die Bevölkerung, ein Begehren, das seit Inkrafttreten des Raumplanungsgesetzes 1980 immer wieder zu Diskussionen führte. Nach Ablehnung der Initiative beschloss eine Mehrheit des Kantonsrates, in einem Gegenvorschlag die Gemeinden an der Finanzierung von See- und Seeuferwegen und Flussuferwegen zu beteiligen. Der von der Regierung ausgearbeitete Umsetzungsvorschlag ist ein Kompromiss, dem wir, die Grüne Fraktion, zwar nicht vollumfänglich zustimmen können, aber er birgt weit weniger die Gefahr der Sonderprivilegien für die Seeanstösser als der Vorschlag der FDP, welcher die Frage aufwirft, ob das öffentliche Interesse uneingeschränkt berücksichtigt werden muss oder nicht.

In der vorberatenden Kommission bot diese Vorlage viel Diskussionsstoff, kein Krimi kann da mithalten. Zu den weniger umstrittenen Punkten gehört die Finanzierung der Uferwege. Die 6 Millionen wurden von allen Parteien gutgeheissen, ebenfalls die finanzielle Beteiligung der Gemeinden an den Kosten, exklusiv Landerwerb. Persönlich bin ich nach wie vor der Meinung, dass die Kantone verpflichtet sind, mit planerischen Mitteln See- und Flussufer möglichst freizuhalten und den öffentlichen Zugang und die Begehung zu erleichtern. Überdies bin ich auch sehr skeptisch, ob die 6 Millionen für die Uferwege jemals wirklich fliessen werden. Im Kanton Zürich erstreckt sich diese Planungspflicht über das ganze Territorium und schliesst das im Privateigentum stehende Aufschüttungsland mit ein. Daher sollte der Kanton die Kosten allein tragen müssen, auch wenn dabei den Gemeinden mit einer Aufwertung ihrer Seeanlagen und Uferwege ein Mehrwert entsteht.

Nun komme ich aber zum Kernpunkt der Vorlage und zur Begründung, weshalb die Grünen, AL und CSP dieser Vorlage wenig Begeisterung entgegenbringen können. Die FDP will in einem Kompromiss zum Gegenvorschlag der Regierung den Passus 28c verankert sehen. In Paragraf 1 des Gesetzes betreffend die Abtretung von Privatrechten steht Folgendes: «Jedermann ist verpflichtet, da wo das öffentliche Wohl es erheischt, sein Eigentum an beweglichen und unbeweglichen Sachen sowie andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte dauernd oder zeitweilig abzutreten.» Diese Bestimmung

entsprach der ehemaligen Staatsverfassungsbestimmung zum Eigentum und ist noch heute gültig. Dies bedeutet nichts anderes, als dass das private Eigentum dann zurückzustehen hat, wenn das öffentliche Wohl höher gewichtet wird als das Recht des Einzelnen am Schutze seines Eigentums.

Mit der Einführung des neuen Paragraphen 28c wird nun dieser Grundsatz ausser Kraft gesetzt, verlangt doch die vorgeschlagene Bestimmung, dass gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen grundsätzlich nicht beansprucht werden dürfen. Dieser Paragraph würde notabene für alle Uferwege im Kanton Zürich gelten, also für alle Wege entlang von zürcherischen Seen und Flüssen. Damit findet keine Güterabwägung zwischen dem öffentlichen Wohl und dem Recht des Einzelnen am Schutz seines Eigentums mehr statt. Es wird von vornherein festgelegt, dass der Schutz des Eigentums höher zu gewichten ist als das Wohl der Allgemeinheit. Auch die in Paragraph 28c Absatz 2 aufgeführten Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Enteignung – Enteignung ist möglich, wenn die Führung des Uferwegs nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist – sind derart hoch, dass faktisch kaum je für einen Uferweg enteignet werden kann. Dies führt zu zwei stossenden Ungerechtigkeiten: Erstens wird allen Fluss- und Seenanstössern ein Sonderschutz eingeräumt, dass ihre Eigentumsrechte nur unter erschwerten Bedingungen eingeschränkt werden können, was sich wohl kaum mit dem Gleichheitsgebot vereinbaren lässt. So ist nicht einzusehen, warum Grundstückbesitzer mit Seeanstoss anders behandelt werden sollen als alle übrigen Personen im Kanton, denen ebenfalls der Entzug ihrer Rechte zum Wohle der Allgemeinheit droht, zum Beispiel beim Strassenbau. Zweitens hat die Anwendung von Paragraph 28c zur Folge, dass für den Bau von Uferwegen andere Kriterien gelten als für alle übrigen Strassen und Wege. Nach Paragraph 18 des Strassengesetzes wird nämlich das dazu benötigte Land freihändig im Landumlegungsverfahren und durch Enteignung erworben, wobei die Enteignung nach den Bestimmungen des Eigentumsrechts, Paragraph 21, zu erfolgen hat.

Zusammenfassend ist nach unserer Ansicht keine Sonderbehandlung der Grundstückseigentümer mit Seeanstoss gegenüber allen anderen Grundstückseigentümern gerechtfertigt. Für den Seeuferweg sollen keine anderen Enteignungsgrundsätze gelten als bei anderen Stras-

senprojekten. Aus diesem Grund lehnen wir entschieden den Paragraphen 28c ab.

Die Beratung wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der Grünen zur Aufrüstung der Kantonspolizei mit Tasern

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen: Die Kapo (*Kantonspolizei*) Zürich rüstet mit Tasern auf.

Die Kapo Zürich beschafft gemäss Sonntagszeitung 80 Elektro-Taser des Modells X2. Nach der Aufrüstung liegen dann auf den Polizeiposten im ganzen Kanton Zürich verteilt 95 Stück dieser Elektro-Taser. Bisher war der Taser primär Sondereinheiten vorbehalten. Nun werden 130 normale Polizisten und Polizistinnen damit ausgerüstet, dies, obwohl die Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten sich von der Praxis einiger Gemeinden distanziert, die Taser schon länger im regulären Dienst einsetzen. Und nun schert ausgerechnet die Kapo Zürich aus, deren Chef Thomas Würigler als Präsident der Konferenz amtiert. Das ist skandalös.

Die heutige Praxis, dass speziell trainierte Polizisten mit Tasern brenzlige Situationen entschärfen, können wir im Ausnahmefall akzeptieren. Solch heikle Einsätze hat es in der ganzen Schweiz in den letzten zehn Jahren nur 90-mal gegeben, das heisst im Durchschnitt also neun Einsätze pro Jahr in der ganzen Schweiz. Dies zeigt, dass man wirklich nur in Notfällen Taser einsetzt.

Weshalb zum Teufel ist es nun plötzlich so dringend, dass der Kanton Zürich mit zusätzlichen Elektro-Waffen aufrüstet wird? Wollen wir eine Rambo-Kapo oder wollen wir eine bürgernahe Polizei? Wird damit das in der letzten Budgetrunde gesprochene Geld verpulvert? Diese Taser-Offensive ist ein Skandal. Sogar der Präsident der kantonalen Polizeidirektoren ist skeptisch. Es ist ihm ein Anliegen, dass man mit dem Taser zurückhaltend umgeht. Mit dieser zurückhaltenden Philosophie macht eine Aufrüstung keinen Sinn. Denn je mehr solcher Waffen zur Verfügung stehen, je mehr Polizisten dafür ausgebildet werden, desto eher werden sie eingesetzt.

Die Grünen sind und waren schon immer gegen den Einsatz dieser Waffen, weil sie für Menschen, zum Beispiel mit Herzschrittmachern, Epilepsie und anderen chronischen Krankheiten, lebensbedrohend wirken. Wir fordern, dass dieser Entscheid sofort rückgängig gemacht wird. Besten Dank.

Fraktionserklärung der EDU zum Thema «Sexboxen»

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der EDU zu den Sexboxen in Zürich-Altstetten.

Sie heissen «Verrichtungsboxen», dies ist offensichtlich kein Begriff, den sich Zürich-Tourismus ausgedacht hat. Das ist gut, denn der Markt soll ja nicht weiter angekurbelt werden, sondern zusammenbrechen. Ähnlich wie die Schliessung des Platzspitzes dem weltbekannten «Needlepark» ein Ende bereitete, soll mit der Verlagerung des Prostitutionsgewerbes nach Zürich-Altstetten dem offenen Zürcher Sex-Markt der Kampf angesagt werden. Aber werden die Prostituierten und die Freier nach Zürich-Altstetten gehen oder, wie die Drogensüchtigen damals, sich ihren Bahnhof Letten suchen?

Mit dem Wort «Verrichtungsboxen» wird deutlich ausgedrückt, wie wenig die Prostitution mit Beziehung und Liebe zu tun hat und wie würdelos das Verhalten von Prostituierten und Freiern ist. Und schliesslich auch, dass sich die Prostitution mit der Würde des Menschen nicht vereinbaren lässt.

Gemäss Bundesverfassung Artikel 7 ist die Würde des Menschen zu achten und zu schützen. Tut dies nun unsere Stadt Zürich? Eigentlich nicht, weil sie die Prostitution in einem zwar weniger attraktiven, jedoch sicheren Rahmen weiter gewähren lässt und sie gar steuert. Andererseits doch, weil sie der Prostitution die Faszination nimmt, welche Frauenstriche in der Phantasie einiger Männer haben, und Prostitution zu dem macht, was es ist, nämlich eine Notdurft, die scheinbar nicht anders befriedigt werden kann.

Man spricht vom ältesten Gewerbe, wie wenn sich unsere Gesellschaft nicht weiterentwickelt hätte. Die Sklaverei ist doch auch abgeschafft worden, und nun wird sie über den Frauenhandel wieder eingeführt. Liebe Stadt Zürich: Wir rechnen damit, dass die Sexboxen in Zürich-Altstetten wieder geschlossen werden. Und spätestens dann wird sich zeigen, dass nur ein rigoroses Verbot der Strassenprostitution die Stadt Zürich weiterbringt, wie es sich damals mit der offenen

Drogenszene zeigte. Aber dann geht es noch weiter. Weil unsere Gesellschaft irgendwann verstehen wird, dass sowohl Prostituierte wie auch Freier eine Seele haben, die nach Achtung und Liebe schreit. Erst dann, wenn sich unsere Gesellschaft und auch die Medien nicht mehr sensationsgierig über den Standort von Sexangeboten unterhalten, sondern sich wirklich um die Not dieser Menschen kümmern und ihnen auch nachhaltige Hilfe zum Ausstieg geben, kann es eine nachhaltige Veränderung geben. Dabei gäbe es einen einfachen ersten Schritt, den wir seit 2000 Jahren kennen: Jesus sagte zu Menschen in solchen Situationen: «Gehe hin und sündige hinfort nicht mehr.» Danke für die Aufmerksamkeit.

Die Beratung wird fortgesetzt.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Geschätzte anwesende Kolleginnen und Kollegen, insbesondere auch von der FDP, die mich vorher ja ganz konkret um Antworten gebeten haben. Ich gebe Ihnen ein bisschen Zeit und möchte Ihnen zur Einleitung gleich mal einfach sagen: Zwar sprechen wir heute nicht über die Linienführung, aber die Linienführung ist natürlich der Knackpunkt des Seeuferwegs. Für die Grünliberalen gilt: Die Linienführung muss Rücksicht nehmen auf die lokalen Gegebenheiten, Rücksicht auf den Natur- und Landschaftschutz. Der Seeuferweg muss auch nicht überall direkt dem Ufer folgen, aber doch gewässernah geführt werden. Und die Linienführung soll auch Rücksicht auf Privateigentum nehmen. Aber heute haben wir hier drin einen Auftrag zu erfüllen. Wir haben einen Auftrag zu erfüllen mit der Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative, aber wir haben nicht nur diesen Auftrag, sondern wir haben noch mehrere Aufträge. Wir haben einen Auftrag aus dem Bundesrecht. Das Bundesrecht sagt, dass grössere natürliche Gewässer öffentlich sind. Der Zugang ist zu verbessern, wo notwendig, und zu gewährleisten. Wir haben auch einen Auftrag aus dem Gewässerschutzgesetz mit dem Gewässerraum, der die Zürichsee-Anstösser auch sehr stark betreffen wird. Wir haben einen Auftrag auch aus dem Richtplan. Der Richtplan gibt uns den Auftrag, einen durchgängigen Seeuferweg zu erstellen. Und eben, wie gesagt, wir haben den Auftrag mit dieser Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative und damit

sollen wir eine jährliche Finanzierung zur Realisierung des Seeuferwegs organisieren. Die Ursache für diese Volksinitiative war die schleppende Umsetzung des Seeuferweges in der Vergangenheit. Rein theoretisch ist aber diese Volksinitiative oder auch diese Umsetzungsvorlage nicht nötig, der Seeuferweg kann auch ohne diese Änderungen realisiert werden.

Damit kann ich jetzt mal einfach für die Schlussabstimmung vorwegnehmen: Wir müssen dafür eine Frage beantworten, nämlich die Frage, ob dieser Auftrag, den ich vorher ausgeführt habe, erfüllt ist, hauptsächlich natürlich bezüglich der Volksinitiative, also des Volksrechts. Aber auch: Passt es zum Richtplan? Passt es zum Bundesrecht? Die GLP wird diese Prüfung anschliessend vornehmen und sich dann in der Schlussabstimmung entsprechend äussern.

Auch erwähnt wurde beispielsweise dieses Argument der Ökologie und da muss man einfach klar sagen: Wenn man die ökologische Wertigkeit der Zürichseeufer anschaut, dann ist es im unteren Seebecken, wo ja hauptsächlich diese Privateigentümer betroffen sind, um die ökologische Wertigkeit ganz schlecht bestellt. Das Ufer gilt mehr oder weniger als tot. Es ist also eigentlich die Ökologie ein Scheinargument zur Verhinderung des Seeuferweges. Auch wenn angeführt wird, dass der Seeuferweg schädlich sei für die Umwelt, dann muss man sagen: Ja klar, wenn die Leute an den See kommen, dann kann es sehr viel Lärm geben. Es wird auch teilweise Littering geben, das lässt sich nicht wegdiskutieren. Das hat Auswirkungen auf die Umwelt, auf den See, auf das Ökosystem. Das Gleiche haben wir aber auch, wenn beispielsweise in den Gärten Chemikalien eingesetzt werden, wenn gedüngt wird, mit Unkrautvertilger gearbeitet wird in diesen Gärten. Und ich bin mir nicht sicher, ob jeder Eigentümer überhaupt weiss, dass er gesetzliche Vorschriften hat, die er dann einzuhalten hat. Denn die Herbizide, die vermutlich teilweise eingesetzt werden, sind öffentlich im Verkauf erhältlich, dürfen aber an Gewässern nicht eingesetzt werden.

Wenn ich die Vorlage noch generell würdigen darf, dann kann ich sagen: Die Vorlage, wie sie der Regierungsrat uns vorgelegt hat, ist aus Sicht der GLP angemessen und pragmatisch. Es war eine gute Vorlage. Die Kommissionsarbeit hat unserer Meinung nach der Vorlage nicht gutgetan. Wir haben jetzt drei Minderheitsanträge, um das zu korrigieren. Was mich weiter auch noch stört und was ich jetzt auch einmal erwähnen möchte, ist, dass wir von der rechten Ratsseite

– das ist jetzt aus meiner Sicht – ein bisschen die Tendenz haben, in der KPB unnötigen Gesetzesballast in die Gesetze einzuarbeiten. In diesem Gesetz ist das beispielsweise der Passus, dass ein im Budget eingestellter Betrag, der nicht beansprucht wird, verfällt. Das ist eine Regelung, die jetzt in dieses Gesetz geschrieben wurde, die absolut überflüssig ist und die man weglassen könnte. Ich bitte doch eigentlich mal grundsätzlich die FDP und die SVP, wenn sie sich über zu viele Gesetze oder zu viele Regelungen ärgern, doch zuerst einmal ihre eigenen Leute an der Nase zu packen und zu sagen, sie sollten zumindest nicht das reinschreiben, was eigentlich sowieso anderswo geregelt und nicht nötig ist.

Aber jetzt – die FDP ist nun schon etwas stärker vertreten – darf ich auf diesen Vorwurf zum Liberalen eingehen und die beiden Minderheitsanträge, die ich mache, beurteilen, um zurück auf die Vorlage zu kommen. Das Gemeinsame erscheint mir an diesen beiden Mehrheitsanträgen, die eingebracht wurden, dass es ein Ziel ist, eine gesetzliche Diskriminierung bei der Schaffung des Seeuferwegs oder der Uferwege generell, möglicherweise auch gleich für die Infrastruktur des gesamten Langsamverkehrs zu schaffen. Vielleicht ist es einfach, weil der normale Ablauf nur geschehen soll, wenn motorisierter Verkehr involviert ist. Das weiss ich nicht genau, was die Überlegungen sind, aber diese Ungleichbehandlung ist aus unserer Sicht keinesfalls gerechtfertigt. Wir haben einen hohen Schutz des Eigentums und die GLP möchte diesen Schutz unbedingt beibehalten und auf gar keinen Fall schwächen. Es geht aber auch nicht an, ihn einseitig für gewisse Projekte zu verschärfen. Es könnte natürlich sein – wenn es ganz streng ausgelegt würde, wäre das möglich –, dass dann nur die Seestrasse der Seeuferweg ist. Und auch mit diesem Vorschlag könnten wir uns durchaus anfreunden, denn der «Slow-up» zeigt eigentlich, dass die Bevölkerung eine solche Lösung sehr gut annehmen würde. Man müsste dann einfach die Seestrasse entsprechend für den motorisierten Verkehr sperren. Ob das gewünscht wird, weiss ich nicht, aber das wäre aus meiner Sicht eine Lösung, die das Eigentum nicht tangieren würde. Funktionieren wird es aber kaum, deshalb brauchen wir einfach diesen üblichen hohen Schutz des Privateigentums. Und die Verwaltung, die Gemeinden brauchen die Möglichkeit, gemeinsam mit allen Betroffenen und auch gemeinsam mit den Grundeigentümern eine Diskussion zu führen, über den Linienverlauf und wo es durchgehen soll. Die Einführung eines Vetorechts für gewisse Grup-

pen funktioniert nicht und wird jede Verhandlung im Keim ersticken. Das Gleiche ist eigentlich auch bei den 20 Prozent der Landerwerbskosten. Ich habe hier das Gefühl, dass es einzig und allein darum geht, die Kröten für die Gemeinden, die sie schlucken müssen, grösser zu machen, damit sich die Gemeinden auch dagegen wehren, dass auf ihrem Gebiet der Seeuferweg realisiert wird, wenn sie sich noch stärker verteidigen müssen. Hier haben wir eine Ungleichbehandlung, die nicht notwendig ist, die nicht richtig ist. Wir brauchen für den Seeuferweg die gleichen Regelungen wie für alle öffentlichen Strassen oder für alle Staatsstrassen, und als eine solche ist der Seeuferweg gesetzlich bestimmt. Deshalb ist es eigentlich auch für uns klar: Wir müssen das Gleiche, die bewährten Verfahren überall anwenden und gleich behalten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese beiden Minderheitsanträge zu den Landerwerbskosten und zu Paragraph 28c zu unterstützen – dieser Passus, den die Gemeinden nicht wollen und den der Regierungsrat nach dem Widerstand der Gemeinden herausgenommen hat –, und auch diese Verschärfungen beim Eigentumsrecht, die nicht gerechtfertigt sind aus Gründen der Gleichbehandlung, die ein sehr liberales Anliegen ist, und den bewährten Schutz des Eigentums hochzuhalten. In diesem Sinne: Stimmen Sie diesen beiden Minderheitsanträgen zu und bringen Sie diese Vorlage noch auf einen guten Weg.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Schweizer sind ein Volk der Wanderer. Auch dieses Wochenende war dies unschwer an den Schweizer Bahnhöfen festzustellen. Im Kanton Zürich existiert beispielsweise ein Wanderwegnetz von 3000 Kilometern. Insofern stellt sich bei dieser Vorlage die Frage, ob wir dieses weiter ausbauen sollen und falls Ja, wo und in welcher Priorität. Aber auch weitere Fragen gilt es zu beantworten, zum Beispiel: Wie findet der Interessenabgleich zwischen Fussgängern, Radfahrern, Wassersportlern oder Badenden am Seeufer statt? Oder wie werden die Eigentumsrechte der Betroffenen wirkungsvoll geschützt? Aber es stellt sich auch die Frage, ob es notwendig ist, dass diese Region rund um den Zürichsee mit einem solch umfangreichen Finanzierungspaket weiter unterstützt werden soll oder ob nicht andere Regionen auf eine entsprechende Unterstützung angewiesen wären. Diese und weitere Fragen haben uns bewogen, die Regierungsvorlage kritisch zu durchleuchten, und haben uns veranlasst, in der vorberatenden Kommission in drei Punk-

ten Korrekturen an der Vorlage des Regierungsrates vorzunehmen. Dabei geht es uns darum, dass Enteignungen, wenn immer irgendwie möglich, ein Tabu bleiben müssen, dass eine faire Kostenbeteiligung der Gemeinden, die vom Weg profitieren, gefunden wird. Dies ist übrigens auch ein zusätzlicher Schutz vor leichtfertigen Enteignungen. Und als dritter Punkt steht für uns nicht die Nähe des Weges zum See im Vordergrund, sondern die Attraktivität des Weges. So befindet sich beispielsweise am Lac Léman der schönste Wegabschnitt nicht direkt am Ufer, sondern führt durch die Anhöhe, durch die Weinberge der Lavaux.

Aus diesen Gründen unterstützen wir die drei Anträge der Kommissionmehrheit, nämlich dass sich die Gemeinden nicht nur zu 20 Prozent an den Kosten für Planung und Bau des Wegabschnitts beteiligen, sondern zu einem gleichen Teil auch an den Kosten für den Landerwerb. Dies ist ein zusätzlicher Schutz gegen Enteignungen. Wir sind der Meinung, dass nur Abschnitte erstellt werden sollen, welche für die Bevölkerung einer Gemeinde einen hohen Nutzen abwerfen, und in solchen Fällen tut der Gemeinde auch eine entsprechende Beteiligung im Umfang von 20 Prozent der Gesamtkosten nicht weh. Und wie wir immer wieder im Zusammenhang mit der Initiative betont haben, muss der Schutz des Privateigentums gewährleistet werden. Denn dieser ist ein zentraler Eckwert für den Wohlstand unseres Landes. Deshalb muss dieser Aspekt auch explizit in der Vorlage verankert werden. Und wie bereits erwähnt, ist es für uns nicht zwingend, dass der Weg direkt am Ufer entlang führt. Viel wichtiger ist uns, dass der Weg selber möglichst attraktiv ist.

Unter diesen Prämissen werden wir der Vorlage zustimmen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): 6 Millionen Franken soll der Kanton jedes Jahr für Uferwege ausgeben, zwei Drittel davon für Projekte am Zürichsee. Jährlich budgetiert werden muss dieser Betrag explizit bis zur Fertigstellung eines durchgehenden Wegnetzes. Mit dieser Vorlage macht der Regierungsrat nicht etwa ein generöses Geschenk an die Zürcher Bevölkerung, sondern mit dieser erarbeiteten Vorlage kommt der Kanton Zürich einer sehr wichtigen Forderung nach, die im Bundesgesetz über die Raumplanung steht. Insbesondere sollen See- und Flussufer freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden. Exakt die gleichen Worte übernimmt auch der Kanton Zürich in seinem Planungs- und Baugesetz. Sowohl Bundesrecht wie

auch kantonales Recht fordern, dass der Zugang und die Begehung von See- und Flussufern ermöglicht werden soll, und zwar für die Öffentlichkeit. Und einfach hier kurz zur Erklärung: Mit dem Begriff «Öffentlichkeit» ist die Bevölkerung von unserem Kanton gemeint. Bevölkerung, das sind die Frauen und Männer, die uns gewählt haben. Das sind die Frauen und Männer, für deren Rechte wir uns einzusetzen haben, das haben wir in unserem Amtsgelübde versprochen. Und ich muss Ihnen sagen: Die Öffentlichkeit des Kantons Zürich will einen Uferweg um den Zürichsee. Diesem Bedürfnis, welches durch Bundes- und Kantonsrecht geschützt ist, diesem Bedürfnis wollten EVP und SP mit ihren Volksinitiativen Nachdruck verleihen.

Inzwischen hat der Regierungsrat gemerkt, dass Zuwarten in dieser Sache zu keiner Lösung führt, und das ist gut so. Es ist uns durchaus bewusst, dass bei der Realisierung eines Seeuferwegs ganz unterschiedliche Interessen aufeinanderprallen. Aber wir sind überzeugt, wenn alle Parteien so früh wie möglich miteinander sprechen und sich ernsthaft um Lösungen bemühen, dann werden diese auch gefunden. Wo ein Wille ist, ist auch ein Uferweg.

Paragraf 28b regelt unter anderem die Mitsprache und die Mitfinanzierung durch die Gemeinden. Für uns ist es klar: Auftrag, Kompetenz und damit auch die Verantwortung für den Bau des Uferwegs liegen beim Kanton. Und eben weil der Lead beim Kanton ist, ist es auch folgerichtig, dass der Kanton für die Landerwerbskosten aufkommt. Die EVP wird deshalb bei Artikel 28b den Minderheitsantrag unterstützen.

Ganz kurz zum Hohelied der Eigentumsgarantie eine Bemerkung. Diese ist gegeben in Artikel 26 der Schweizerischen Bundesverfassung. Ich möchte Sie aber bitten: Blättern Sie doch mindestens das Gesetzbuch um, dann stossen Sie zu Artikel 36. Dort ist geregelt, wie mit Einschränkungen von Grundrechten umzugehen ist. Es braucht die gesetzliche Grundlage, es braucht ein starkes öffentliches Interesse und die Einschränkung des Eigentums muss verhältnismässig sein. Gerade diese Dinge sind bei einem Uferweg eben gegeben und deshalb wird mit dem Paragrafen 28c eigentlich ausformuliert, was bereits in der Bundesverfassung steht. Damit können wir leben. Wir werden diesen Paragrafen 28c im Sinne der KPB-Mehrheit unterstützen.

Es ist uns allen klar, dass es noch ein langer Weg und dass es auch ein schwieriger Weg ist, der vor uns liegt, bis zu einem durchgehenden

Uferweg um den Kanton Zürich. Aber mit der Zustimmung heute zu dieser Vorlage machen wir einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg zu einem Ziel. Den bitte ich Sie alle heute zu tun.

Verena Albrecht (BDP, Dietlikon): Wäre der Seeufer- und Flussuferweg schon erstellt, wäre ich jetzt wahrscheinlich gerade nicht da. Denn ich hätte dann den Rathaus-Eingang verpasst und wäre der Sonne nach gelaufen. Nun, dem ist ja noch nicht so. Mit der Umsetzungsvorlage des Gegenvorschlags wurde eine einigermaßen verträgliche Lösung – ich denke, für alle Seiten – gefunden. Den Gemeinden wird die nötige Unterstützung gegeben, um den Seeuferweg erstellen zu können. Der Bevölkerung wird es ermöglicht, an den meisten Orten nahe dem See diesen zu geniessen. Mit dem neuen Paragraphen 28c wird festgehalten, dass das Eigentum der Bürger zu schützen ist und keine Enteignungen vorgenommen werden dürfen. Bedenkt man, wie viele von den schönen See- und Flussufern im Kanton Zürich schon heute zu begehen sind, wird mit der Umsetzung dieses Gegenvorschlages nochmals eine grosse Wegstrecke dazukommen. Und die Bevölkerung wird beschenkt, obwohl die Schenkung einen hohen Preis hat. Denn die Erstellungskosten sowie die jährlichen Kosten und auch die Gemeindebeiträge sind wiederum durch die Bevölkerung im Kanton, im Text «Kanton» genannt, zu bezahlen. Die Gemeinden, welche bereits einen Seeuferweg oder zumindest einen Teil erstellt haben, haben bewiesen, dass es möglich ist, im Gespräch mit den Grundeigentümern eine Einigung zu finden. Deshalb sind wir überzeugt, dass es auch ohne Enteignungen möglich ist, gute Lösungen zu finden. Sollten die Eigentumswahrungen nicht zustande kommen, was wir nicht hoffen, wird die BDP die gesamte Vorlage ablehnen.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wer die EDU genauer kennt, weiss, dass bei uns der Schutz des Eigentums sehr hoch gewichtet wird. Der Schutz des Grundeigentums geht auf die Bundesverfassung zurück. Es ist ein bundesrechtlich geschütztes Gut. Es gibt eine gefestigte Bundesgerichtspraxis, die den Schutz des Grundeigentums hoch gewichtet. Diese Gerichtspraxis hat erst einen Kompromiss ohne Enteignungen ermöglicht. Mit der nun vorliegenden Umsetzungsvorlage wurden wesentliche Punkte der regierungsrätlichen Vorlage verbessert. Es ist richtig, dass die Gemeinden, die von einem Seeweg primär profitieren und einen Mehrwert erhalten, auch 20 Prozent der Kosten

übernehmen müssen. Es ist richtig, dass der Zugang zum See verbessert wird, da dieser auf einem Gesetzesauftrag basiert. In der Kommission wurde richtigerweise festgehalten, dass es nicht darum geht, diesen immer vorne am See entlang zu führen, sondern gute Lösungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den betroffenen Grundeigentümern zu finden. Dass ein Seeweg nicht zwingend permanent direkt am See entlang führen muss, zeigt uns der sehr gelungene Abschnitt zwischen Wädenswil und Richterswil. Die Schonung des Ufers und das Belassen einer natürlichen Umgebung harmonisieren nicht immer mit einem direkten Seeuferweg, es kann zu einem Zielkonflikt kommen.

In der Kommission wurde über zwei verschiedene Enteignungsarten diskutiert. Dies ist einerseits die formelle Enteignung, in der das Land weggenommen und abparzelliert wird, und andererseits die materielle Enteignung, bei der eine Einschränkung auferlegt wird, sodass dem Eigentümer das Land faktisch nicht mehr gehört. Selbst wenn ein Wegrecht oder ein Servitut beansprucht wird, kann das Land für nichts anderes mehr verwendet werden. Deshalb ist das ebenfalls enteignungsähnlich, was dieselbe Wirkung ergibt. Dass nun praktisch keine Enteignungen möglich sein werden, ist zentral in der ganzen Vorlage und wird eine vernünftige Realisierung des Seeweges ermöglichen. Die EDU wird die drei Minderheitsanträge ablehnen und der Umsetzungsvorlage zustimmen. Danke.

Ratspräsident Bruno Walliser: Nun haben sich alle Fraktionen zum Eintreten geäußert. Ab jetzt gilt eine maximale Redezeit von fünf Minuten.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Im März 2013 wurde der Schlussbericht des Leitbilds «Zürichsee 2050» fertiggestellt. Eine mehrjährige Arbeit des Kantons, also der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion, mit den Planungsregionen, externen Planern und Gemeinden wurde abgeschlossen. Eine Arbeit unter Einbezug der breiten Öffentlichkeit und mit mehreren Vernehmlassungen. Aus der Analyse, welche natürlich den ersten Teil dieses Berichts ausmacht, geht hervor, der See sei weit mehr als eine triviale Wassermasse mitten im Kanton, sondern sei zentral für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Entwicklung des Kantons. Ja, der See spendet Identität und

ist Sinnbild für den Kanton schlechthin. Wie es in der Einführung des Leitbilds heisst, muss der Zürichsee aufpassen, dass er nicht Opfer seines eigenen Erfolgs wird, sprich: unter einer Übernutzung leidet und die unterschiedlichen Ansprüche nicht erfüllen kann. Eine ausgewogene Nutzung soll vorherrschen, damit vielfältiges Wohnen und Arbeiten, naturnahe Ökologie, öffentlicher Erholungsraum und die Verbindung am See ermöglicht werden – Zitatende. Schön klingen diese Worte und gerade die Abschnitte über die öffentliche Erholung und die Verbindung lösen das jahrelange Versprechen des durchgehenden Seeuferwegs ein.

Alles paletti, würde man meinen. Doch in der Kommission und heute im Rat klingt es etwas anders: Erholung schon, aber nicht in meiner Gemeinde. Eine durchgehende Verbindung am See, aber bitte anderswo. So haben sich auch keine Seegemeinden Gedanken gemacht und Pläne, wie sie nachträglich die Erholung für ihre Bürger am See ermöglichen können und wie sie eine Verbindung von einer Gemeinde zur nächsten am See ermöglichen können. Ich möchte ein paar Beispiele nennen, die an der Pressekonferenz im Juni 2013 zitiert worden sind und die ein bisschen den Auswuchs oder, besser gesagt, die Nachbesserung am See ermöglichen können.

Erstes Beispiel: In der Gemeinde Zollikon wurden auch öffentliche Planungen gemacht, mit Einbezug der Bevölkerung. Und die Gemeinde Zollikon ist ein bisschen neidisch auf das Zürichhorn oder das Horn bei Küsnacht und denkt selber schon darüber nach, ein «Zollikerhorn» zu bauen, mit Liegewiese inklusive.

Zweites Beispiel sind Kilchberg und Rüslikon. Hier denkt man an die Herabsetzung der Seestrasse, um einen vereinfachten Zugang zum See zu ermöglichen, aber auch um mehr Raum zu gewinnen, um teuren Wohnraum zu erstellen.

In Wädenswil wird man ganz erfinderisch. Um dort die letzte Lücke zwischen Hafen und Giessen zu schliessen, sollen künstliche Inseln gebaut werden. Badeinseln, Verweilinseln oder seien es andere Inseln, um der Thematik des Seeuferwegs zu entfliehen. Den Abfall aus den Bahntunnels Zimmerberg und Brüttener können wir vielleicht besser nutzen.

Ist das die ehrliche Lösung, um einen verbindlichen Weg zu bauen? Ich meine Nein. Luftschlösser sind nett anzudenken, wir müssen aber handeln. Und die Lösung ist einfach und hat zwei Worte, die «Weg»

und «Steg» heissen. Der Weg ist geebnet, damit wir endlich vorwärtsmachen und am Seeuferweg durchgehen können. Dies sollen wir heute hier mit dieser Vorlage bekräftigen und nicht die Gemeinden in ihrer Arbeit an weiteren Luftschlössern vorwärtstreiben. Es gibt hier Möglichkeiten, es gibt Beispiele. Andere Seen in der Schweiz zeigen es vor, machen wir mit. Der Seeuferweg muss heute den Anfang für die Realisierung finden.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): «Uferloses Trauerspiel um den Weg am Zürichsee», treffender als mit diesem Titel im Editorial der NZZ vom 10. Juli 2013 können das vorliegende Traktandum und die Debatte heute Morgen im Rat wohl nicht beschrieben werden. Das klassenkämpferische Anliegen vonseiten der Initianten und der linken Ratsseite scheint von unter bürgerlicher Flagge schwadronierenden Ratsvertretern gebührend unterstützt zu werden, Carmen Walker Späh.

Zum Formellen: Es muss festgestellt werden, dass auch in der Mehrheitlich sogenannten bürgerlich dominierten vorberatenden und antragstellenden Kommission für Planung und Bau, KPB, kein Ablehnungsantrag zum untauglichen Gegenvorschlag gestellt wurde. Zum Materiellen: Ob Initiative oder Gegenvorschlag – und ich zitiere noch einmal die NZZ –, «wir haben es hier mit einem klassenkämpferischen Vorhaben zu tun, welches einen durchgehenden Weg durch Gärten von Privateigentümern zwingen will.» Nicht nur traurig, sondern auch wieder einmal entlarvend wird die latente Degeneration sogenannte bürgerlicher Werte eins zu eins anlässlich der kommenden Abstimmung zum Eintreten und der Schlussabstimmung offensichtlich werden, sollte die Initiative angenommen werden oder der Gegenvorschlag eine Mehrheit finden.

Es steht nichts gegen einen öffentlichen, direkt dem Seeufer entlang führenden Weg oder einen kurzen Steg, dort wo es Sinn macht, das heisst die Mehrheit der Öffentlichkeit auch wirklich davon profitiert. Sinn macht es aber zurzeit weder in Zürich-Enge noch in Zukunft auf der Halbinsel Au, um kurz zwei prominente Beispiele zu erwähnen und darauf einzugehen. In der Enge wird momentan von der linksgrünen Stadtregierung ein rund 284 Meter langer, fast 5 Millionen Franken teurer Steg mit allen Mitteln erzwungen. Die kommunalen politischen Kräfteverhältnisse scheinen ein solch unsinniges Neidvorhaben in der Stadt Zürich zumindest politisch zu legitimieren.

Doch die Unsinnigkeit dieses linkspopulistischen Vorhabens wird ganz offensichtlich, wenn bedacht wird, dass aufgrund der desolaten Finanzlage der Stadt alle Steuerzahler im Kanton den Luxusweg via Finanzausgleich subventionieren respektive finanzieren werden. Und auf der Halbinsel Au würde, sollte der Gegenvorschlag hier im Rat oder anlässlich der Referendumsabstimmung – und die kommt, wird der Rat hier zustimmen – eine Mehrheit finden, wohl von findigen Politikern aus naturschützerischen Gründen der neue Paragraf 28c, wie mit dem Gegenvorschlag vorgesehen, zur Anwendung gebracht werden. «Mit Naturschutz zum Klassenkampf», so oder ähnlich könnte dann ein neuer Titel im Editorial des Tagi (*Tages-Anzeiger*) oder der NZZ lauten.

Aufgrund dieser Darlegungen bitte ich Sie, sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte aller bürgerlichen Parteien: Lehnen Sie die Initiative ohne Gegenvorschlag ab und stehen Sie für das ein, für das Sie von Ihren Wählern gewählt wurden und was Sie diesen auch versprochen haben, nämlich die Bewahrung der Eigentumsrechte und Erhaltung eines liberalen Standes Zürich. Ich danke Ihnen.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Der Zugang zum See ist der Bevölkerung ein grosses Anliegen, das erlebe ich täglich als Stadtpräsident einer Seegemeinde und das zeigen auch die überschwänglichen Reaktionen auf den neuen bereits erwähnten Seeuferwegabschnitt zwischen Richterswil und Wädenswil. Ich möchte aus Sicht einer Gemeinde einige Punkte vertiefen.

Warum die Menschen gerne zum See gehen, darüber kann man sicher philosophieren. Für den Zürichsee gilt ja: Vor 150 Jahren wollte man nur im Notfall dorthin. Man wollte dort weder baden und schon gar nicht wohnen. Denn am See war es sumpfig und man holte sich schlimme Krankheiten. Der See war Verkehrsweg, mehr nicht. Heute ist das Seeufer Erholungs- und Naturraum und der Verkehrsweg wird typischerweise vor allem noch in der Freizeit genutzt.

Es liegt eine Umsetzungsvorlage vor uns und ich möchte der KPB ein Lob aussprechen. Ich finde, sie hat uns eine Vorlage auf den Tisch gelegt, die vernünftig ist. Ich danke auch der Volkswirtschaftsdirektion, die bei der Formulierung sicher wertvolle Dienste leistete. Ich bin überzeugt, mit dieser Vorlage kann der Seezugang für die Bevölkerung dort verbessert werden, wo dies mit verhältnismässigen Mitteln

möglich ist. Es müssen tatsächlich nicht alle Wegabschnitte entlang des Sees verlaufen. Die Attraktivität des Weges ist entscheidend und nicht die unmittelbare Nähe des Ufers. Ich finde es auch wichtig, dass der Schutz des Grundeigentums stärker gewichtet wird, als es heute im Gesetz steht, Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein, SVP, Küsnacht*). Mit dieser Vorlage verschärfen wir die Enteignungsregeln und das von Ihnen zitierte Beispiel auf der Halbinsel Au wäre so eben nicht mehr möglich, obschon es bereits heute höchst fraglich ist, ob hier eine Enteignung überhaupt infrage käme. Wir müssen uns vor Augen halten: Wir sprechen hier immerhin nur von einem Spazierweg und nicht von einer Eisenbahnlinie oder Ähnlichem. Eine Enteignung soll nur in Ausnahmefällen zulässig sein und das ist sicherlich das höchste der Gefühle.

Manchen Gemeindepräsidenten-Kollegen mögen mir dann vielleicht nach der Debatte «alle Schande sagen», aber ich kann Ihnen sagen: Ich finde es auch vertretbar, dass die betroffenen Gemeinden sich an den Kosten für den Landerwerb beteiligen. Ein Seeuferweg erhöht die Lebensqualität für die Bevölkerung vor Ort und ich bin der Meinung, da sollten die Gemeinden auch mittragen und mitsprechen können. Der Vorschlag ist insgesamt ausgewogen und tragfähig und ich freue mich, wenn bald neue Abschnitte realisiert werden, zum Beispiel in Wädenswil zwischen der Halbinsel Giessen und dem Seeplatz. Und das sind, Sabine Ziegler – sie ist leider nicht im Saal, bitte sagt es ihr nach der Debatte (*Sabine Ziegler, die im Saal, aber nicht an ihrem Platz ist, meldet sich*), da oben ist sie ja –, das sind keine Luftschlösser, auch wenn du in der Luft bist und sie sehen könntest (*Heiterkeit*). Es sind ganz konkrete Projekte, sie befinden sich auch schon im Strassenprogramm des Kantons Zürich. Vor diesem Hintergrund habe ich wirklich wenig Verständnis für gewisse Zwängereien und Ablehnungsgelüste auf links-grüner Seite. Ich sage Ihnen, Sie riskieren einen Scherbenhaufen und wir müssen bei null beginnen. Besten Dank.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Ich rede hier ganz klar als Präsidentin des Vereins «Ja zum Seeuferweg», welche die Volksinitiative «Zürichsee für alle» lanciert hat. Was wollten wir damit? Nichts mehr und nichts weniger als eine Kreditvorlage für die Umsetzung des seit 1948 eigentlich vorgesehenen Seeuferweges. Die Ungeduld hat vielleicht unsere Hand geführt beim Initiativtext: Wir wollten das innerhalb von zehn Jahren haben. Wir sind dann zurückgekrempt und haben

gesagt: Okay, zu einem Gegenvorschlag sagen wir Ja. Wir schlucken die Kröte mit diesen 6 und 4 Millionen und dahinter gehen wir auch nicht mehr zurück, das ist für uns die Ausgangslage. Der Regierungsrat – und da, Philipp Kutter, möchte ich vor allem die Regierung loben – hat einen guten, pragmatischen, tauglichen Vorschlag, eine Umsetzungsvorlage im Auftrag und innerhalb der Rahmenbedingungen des Kantonsrates erarbeitet. Die KPB kann ich hier überhaupt nicht loben. Was macht sie? In der KPB wird von bürgerlicher Seite eine Art Klassenkampf inszeniert, wobei es sich hier um ein Scheingefecht handelt. Denn es ist klar: Der direkte Streifen am See, der Übergang vom Wasser zum Land, ist nie und nimmer bedingungsloses Privateigentum. Das können Sie in allen Gesetzen des Bundes, vom Eigentumsrecht bis zum Fischereigesetz nachlesen. Das ist gar nicht so, diese Diskussion, die wir hier führen, ist unnötig und ideologisch geprägt. Klassenkampf ist nicht unser Thema in dieser Geschichte (*Unruhe auf der rechten Ratsseite*), das ist Ihr Thema.

Gut, in unserem Verein gibt es jetzt zwei Haltungen. Man kann sagen: Winken wir diesen Paragrafen 28c durch, der nachweislich zwei Rechte schafft, das eine für die einflussreichen Reichen am See und das andere für die übrigen Menschen in diesem Kanton, in diesem Land. Wir können das ja durchwinken, Bundesrecht bricht diese bundesrechtswidrige Vorschrift. Lassen wir das doch, wenn wir dafür kein Referendum haben oder wenn der Jeker (*Altregierungsrat Ruedi Jeker*) keinen «Pfupf» mehr hat im Referendum, weil das drinsteht. Aber wir wissen, es ist nicht so, das Referendum ist angekündigt. Sie wollen da wirklich einfahren. Es ist auch die andere Haltung möglich, wir werden die Bilanz noch ziehen. Wir sagen: Wir haben keinen Grund, für uns ist es kein Kompromiss, wir gewinnen nichts, wenn wir hier zustimmen. Hingegen kommen wir in diese vertrackte Lage, wir als Verein, dass wir einen FDP-Vorschlag mit diesem Schutz des Eigentums in einem Referendum verteidigen müssen. Wir haben noch nicht entschieden, ich sage Ihnen meine persönliche Haltung: Ich werde nicht zur Verfügung stehen, um für dieses Referendum einzustehen. Ob es mein Verein macht oder nicht, ist noch offen. Aber wir haben einen Plan B und da sind wir bereit. Wir werden unmittelbar nach der Schlussabstimmung die neue Volksinitiative lancieren. Wir werden den wunderbar ausgearbeiteten Umsetzungsvorschlag der Regierung nehmen. Wir führen jetzt schon Gespräche mit Partnern. Wir werden nicht mehr allein sein, es wird eine breite Allianz geben. Ich

lade alle in diesem Saal und alle, die es hören und mitmachen wollen, ein: Melden Sie sich, Sie können noch einsteigen in die neue Initiative. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Es mag einige hier im Rat überraschen, aber man kann eine Verfassung auch dann einhalten, wenn es kein Verfassungsgericht gibt, das zur Einhaltung zwingt. Ja, man sollte eine Verfassung einhalten. Und wenn eine Verfassung die Eigentumsfreiheit garantiert, dann sollte man sich nicht leichtfertig daran machen, diese Eigentumsfreiheit zu unterminieren. Und genau das ist in verschiedenen Voten zum Ausdruck gekommen. Etwas stutzig gemacht haben mich vor allem die Ausführungen von Kollege Kutter (*Philipp Kutter, CVP, Wädenswil*), der darauf hingewiesen hat, wie vor 100 Jahren der See mehr oder weniger eine stinkende Kloake war, zu dem niemand hinwollte. Niemand wollte dort wohnen. Ein paar haben es doch getan, die haben jetzt einen Vorteil. Und dann hätten sich die Bedürfnisse gewandelt. Dann plötzlich hätten andere Leute gesehen: Das ist ja noch ganz schön am See. Es stellt sich jetzt die Frage, ob wir als Gesetzgeber solche Gelüste zu befriedigen haben. Und da bin ich entschieden der Auffassung, dass es nicht unsere Aufgabe ist, im Gegenteil. Unsere Aufgabe ist es, die Verfassung durchzusetzen, die wie ein Fels in der Brandung genau solchen Gelüsten entgegenstehen soll und entgegenstehen will. Julia Gerber Rüegg, du kannst schon sagen, es gehe euch nicht um Klassenkampf. Aber natürlich geht es euch um Klassenkampf. Ihr sagt dem heute einfach nicht mehr «Kampf gegen die Reichen», sondern ihr sagt einfach, es gehe euch um soziale Gerechtigkeit. Aber im Grunde geht es um das Gleiche. Ihr erträgt es nicht, dass es Leute gibt, die einfach eine schöne Wohnlage am See haben, das verursacht euch Bauchkrämpfe. Aber solche Unterschiede wird es immer geben in einer auf Freiheit basierenden Gesellschaft. Und es ist unsere Bundesverfassung, die solche Rechte garantiert. Ich sage es nochmals: ein Fels in der Brandung. Das können leise Wellen sein, das kann auch ein Sturm sein, aber der Fels sollte halten. Wir sind gehalten, zu schauen, dass er auch hält. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Sie kennen die Geschichte mit diesen zwei Volksinitiativen. Der Regierungsrat war klar der Meinung, dass diese beiden Volksinitiativen zu weit gingen. Deshalb hat er sich ent-

schlossen, diesen Gegenvorschlag zu erarbeiten, der die Grundlage der heutigen Beratung ist. Treiber davon war das gleiche Modell wie bei den Radwegen. Dieses Radweg-Modell kam auch durch eine Volksabstimmung vor gut 20 Jahren in diesem Kanton zustande. Und all denen, die heute sagen, mit dem Modell, das wir heute haben, werde gar nichts gemacht, könne gar nichts gemacht werden, oder denen, die sagen, da werde jetzt alles gemacht, denen möchte ich doch vor Augen führen: Bei den Radwegen wird adäquat, wo es geht, eine Lösung gesucht und die wird finanziert. Und das gleiche Modell war unser Gedanke beim Gegenvorschlag und wir sind nach wie vor der Meinung, dass wir mit diesem Vorschlag, der heute auf dem Tisch des Hauses liegt, dies machen können. Deshalb unterstützt der Regierungsrat den Antrag der Kommission. Er hat dies beschlossen, möchte aber gleichzeitig festhalten, dass wir davon ausgehen, dass bei öffentlich-rechtlichen oder privatwirtschaftlichen Vereinbarungen heute bestehende Wegrechte durch diese Formulierung nicht berührt werden. Bei der Beteiligung der Standortgemeinden sind wir nach wie vor der Meinung, dass es richtig ist, dass man sie beteiligt, dass sie auch an den Landerwerbskosten beteiligt werden, und zwar im Rahmen des Siedlungsgebietes. Um es einfach nochmals zu präzisieren, das gilt ja nur im Siedlungsgebiet. Die Mitwirkung und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind gewährleistet. Diese Verfahren werden nach Strassengesetz geführt und da sind ja alle Einflussnahmen und die Verhandlungen gewährleistet.

Einfach zur Frage, bei der man vehement aufeinanderprallt, ob jetzt das Land am See, die ersten fünf oder wie viele Meter, privat ist oder ob es öffentlich ist. Ich glaube, diese Frage können wir heute nicht vertiefen, aber eines ist sicher: Es ist alles andere als klar, auch wenn viele das Gegenteil behaupten, das kürzlich ergangene Bundesgerichtsurteil zeigt dies wieder auf, dass hier ein breites Feld ist. Aber wir glauben: Diese Vorlage, die wir heute auf dem Tisch haben, ist richtig. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass dieser Gegenvorschlag sinnvoll ist. Wir – und da möchte ich doch einmal betonen –, wir, der Regierungsrat, haben einen Auftrag im Richtplan, einen solchen Weg zu machen. Wo er durchgeht und wo wir ihn machen, über das reden wir noch und über das verhandeln wir. Der Zürichsee, da sind wir uns, glaube ich, auch einig, ist ein Teil unserer Lebensqualität im Kanton und unserer Standortqualität. Deshalb denke ich: Die heute auf dem Tisch liegende Vorlage erfüllt eigentlich den Wunsch

vieler nach einem Seezugang, der verbessert werden kann, dass das Eigentum respektiert wird und die Finanzierung geregelt wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Gegenvorschlag der Kommission zuzustimmen. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Strassengesetz vom 27. September 1981

§§ 28 und 28a

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 28b. Bau von Uferwegen, a. Finanzierung

Abs. 1 und 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 3

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Martin Geilinger, René Gutknecht, Edith Häusler-Michel, Monika Spring und Sabine Ziegler:

³ *Der Anteil der Gemeinden beträgt einen Fünftel der Kosten für die Planung und den Bau des Wegabschnitts, ausgenommen die Landerwerbskosten. Der Beitrag der Gemeinde wird mit der Projektfestsetzung festgelegt.*

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Thomas Wirth wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 81 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

§ 28c. Beanspruchung von privatem Grundeigentum

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Martin Geilinger, René Gutknecht und Edith Häusler-Michel:

Kein § 28 c gemäss Antrag Kommissionmehrheit.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Thomas Wirth wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 132 : 42 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Martin Geilinger, René Gutknecht und Edith Häusler-Michel:

c. Wegführung

§ 28 d. Die Uferwege sind gewässernah zu führen, soweit keine Naturschutz- oder andere übergeordnete Interessen dagegenstehen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Thomas Wirth wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 74 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Bruno Walliser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionsle-

sung findet in circa vier Wochen statt. Dann werden wir auch über Ziffer III und Teil B der Vorlage befinden.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

4. Mehr Schutz vor Fluglärm/ZFI einhalten

Antrag des Regierungsrates vom 20. Februar 2013 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 39/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 4. Juni 2013 **4962**

Ratspräsident Bruno Walliser: Wir führen dazu eine Freie Debatte mit Redezeitbeschränkung von zwei Minuten. Dies gilt natürlich für den Präsidenten der KEVU nicht.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Rat hat dieses Postulat am 6. Februar 2012 mit 80 Stimmen dringlich erklärt und am 19. März 2012 mit 82 zu 81 Stimmen bei einer Enthaltung an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat beantragt uns, das Postulat abzuschreiben.

Die KEVU schliesst sich dem Antrag, den sie an drei Sitzungen beraten hat, mit sehr unterschiedlicher Begeisterung allerdings, aber einstimmig an. Das Postulat greift die unbefriedigenden Zahlen bei der Anzahl stark von Fluglärm gestörter Personen im Zürcher Fluglärm-Index, ZFI-Bericht 2011, auf. Der Richtwert des Regierungsrates von 47'000 Personen wurde damals mit 53'704 Personen erstmals massiv überschritten. Im Besondern störte es die Postulanten und dann auch die Mehrheit des Rates, dass die Zahl der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden auch nach der per 29. Oktober 2010 offiziellen Verlängerung der Nachtruhe im Betriebsreglement immer noch beträchtlich ist. Es handelt sich dabei grossmehrheitlich um sogenannten Verspätungsabbau innerhalb der 30-minütigen Toleranz sowie um einige wenige speziell bewilligte Ausnahmen, wie zum Beispiel Rettungsflüge oder Landungen bei sehr schwierigen Wetterbedingungen. Hier versuchte die KEVU vergeblich, hinter die Gründe für das hartnäckige Verletzen der Nachtruhe zu kommen. Offiziell geht es um das Abwarten von Anschlussflügen durch die Langstreckenflüge nach

Südamerika, Südafrika, Israel und Fernost. Konkrete Zahlen zu den tatsächlichen Umsteigebeziehungen im Hub Kloten der Lufthansa sind aber keine erhältlich. Es seien Geschäftsgeheimnisse der Lufthansa respektive der SWISS, wurde uns in der Kommission beschieden.

In seiner Antwort verweist der Regierungsrat auf das Flughafengesetz Paragraf 3 Absatz 3, das ein Einschreiten des Regierungsrates im Flughafen-Verwaltungsrat erst bei einer Überschreitung von 320'000 Flugbewegungen erfordert. Dann verweist er auf sein Massnahmenkonzept von 2008 und den Standbericht über seine Umsetzung, der Teil des ZFI-Berichts ist. Verbesserungen der auch nach Meinung des Regierungsrates unbefriedigenden Situation erhofft er sich ferner von der Erneuerung der Flugzeugflotte der SWISS und vom neuen Lärmgebührenmodell, das 2013 vom Bund genehmigt worden ist. Da laut ZFI-Bericht und Regierungsrat die Hauptursache für die zunehmende Überschreitung des ZFI-Richtwerts in der Bevölkerungszunahme liegt, kommt den raumplanerischen Massnahmen und den baulichen Massnahmen an Wohngebäuden besonderes Gewicht zu. Hier verweist der Regierungsrat auf die Richtplan-Vorlage 4788 mit der Abgrenzungslinie und auf das kantonale Sanierungsprogramm «Wohnqualität Flughafen», welches aus dem Flughafenfonds finanziert wird. Die KEVU nahm von den Erklärungen, Hoffnungen und konkreten Massnahmen mit – in dieser Reihenfolge wachsender – Herzenerwärmung Kenntnis. Sie muss aber auch laufend zur Kenntnis nehmen, dass infolge der Turbulenzen um den Staatsvertrag der SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) und somit auch die Richtplan-Vorlage verzögert wurden. Die zahlreichen KEVU-Mitglieder, welche die Starttrouten der jeden Tag nach 23 Uhr startenden Langstreckenflugzeuge bewohnen, sind zudem nicht zufrieden mit dem Tempo der Umsetzung der seit 2010 offiziell verlängerten Nachtruhe. Neben einem Flughafen zu wohnen sei wie mit einer reichen Frau verheiratet zu sein, welche schnarcht, lautet ein treffendes Bonmot der Flughafenpolitik. Wie in allen langlebigen Beziehungen hängt der Friede auch hier von einer gewissen resignativen Reife der Partner ab (*Heiterkeit*). Ob die KEVU mit ihrem einstimmigen Abschreibungsantrag diesen Zustand schon erreicht hat, das abzuschätzen überlasse ich den Fraktionssprecherinnen und -sprechern. Ihn zu stellen, den einstimmigen Abschreibungsantrag, war meine Aufgabe. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grünen haben es seit der ersten Präsentation des ZFI in der KEVU gesagt: Der ZFI ist ein guter Fiebermesser, aber er ist kein Medikament. Und der ZFI ist darum ein guter Fiebermesser, weil er die gesundheitliche Belastung des Fluglärms in der Nacht endlich angemessen berücksichtigt und gewichtet und darstellt.

Im Bericht des Regierungsrates wird einmal mehr abgehandelt, wie der Regierungsrat in seiner Funktion als Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die Ursachen der Lärmemission beeinflussen kann. Wir werden dann bei der Behandlung der Interpellation (182/2012) von Jean-Philippe Pinto auch noch vertiefen, was man bei der Immission tun kann. Bei diesem Postulat geht es aber um die Emission. Der Regierungsrat argumentiert einmal mehr mit dem «balanced approach», der lärmoptimierte Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen erst als letzte Massnahme vorsieht – also genau dort eigentlich, bei der Emission, soll als Letztes angesetzt werden. Und erstaunlicherweise haben die grossen Fortschritte, die wir ja hatten, genau in diesem Bereich stattgefunden, das wollen wir auch würdigen. Es ist dies die Verlängerung der Nachtflugsperrung. Wir sind hier klar der Meinung, dass der Regierungsrat auch darauf einwirken muss, dass Ausnahmegewilligungen restriktiver zu erteilen seien. Es kann doch nicht sein, dass Flugpläne derart bewilligt werden, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Ausnahmegesuch gestellt werden muss. Im Weiteren weisen wir natürlich auch darauf hin, dass der Staatsvertrag mit Deutschland dazu führen wird, dass der Fluglärm stärker gestreut wird und deshalb den ZFI steigen lässt. Mehr Schutz vor Fluglärm beinhaltet eben auch die Ablehnung des Staatsvertrags. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die BDP hat sich bei ihrer Beratung zu dieser Vorlage die Frage gestellt, was eigentlich wirklich hinter diesem dringlichen Postulat steckt? Geht es hier wirklich um die Forderung nach Einhaltung des ZFI? Oder geht es nicht vielmehr darum, die wirtschaftliche Entwicklung im Flughafengebiet zu bremsen? Der starke Anstieg der Bevölkerung 2012 zeigt klar auf, dass diese Region von grosser Attraktivität ist und der Fluglärm bei den Anwohnern, die neu dorthin ziehen, nur sekundär ist. Diese Menschen wissen, dass die Flieger über ihren Köpfen eine Tatsache sind. Die Flugbewegungen sind mehr oder weniger konstant. Die Flugzeuge werden leiser und

somit kann nur, wie in der vorliegenden Vorlage bei der Entwicklung der Bevölkerung im Flughafengebiet angesetzt werden, und das würde ganz klar auf dem Rücken der Entwicklung in diesem Gebiet ausgetragen werden. Ein klares Nein der BDP zu diesem dringlichen Postulat.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Der Regierungsrat zeigt in seiner Antwort auf, welches überarbeitete Massnahmenkonzept er für die Einhaltung des ZFI vorgesehen hat. Dabei werden die Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung in vier Kategorien unterteilt: Verminderung des Lärms an der Quelle, raumplanerische Massnahmen, lärmoptimierte Betriebsverfahren und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen. Die Verminderung des Fluglärms hat dabei erste Priorität. Leider mussten diesbezüglich der Regierungsrat, aber auch der Flughafen und SWISS im letzten Monat einen Rückschlag hinnehmen: Die eigentlich ab 2014 beginnende Ablösung der Regionalflotte der SWISS durch neue Flugzeuge von Bombardier könnte sich verzögern, da der Erstflug des neuen Jets verschoben werden musste. Dies wird auch Auswirkungen auf den ZFI haben. Am 1. März 2012 ist die revidierte Verordnung über den ZFI in Kraft getreten. Gemäss dieser Verordnung fördert der Kanton neue Massnahmen für einen hochwertigen Schallschutz von bestehenden Wohnbauten in Gebieten, in denen der Betrieb des Flughafens Zürich zu einer Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert führt. Es ist davon auszugehen, dass sich mit diesem Förderprogramm «Wohnqualität Flughafenregion» die Anzahl der durch Fluglärm in der Nacht stark gestörten Personen langfristig um rund 80 Prozent vermindern lässt. Da das ganze Massnahmenkonzept und Massnahmenpaket erst in den nächsten Jahren richtig greifen wird und das Bevölkerungswachstum in der Boom-Region Flughafen weiterhin ungebrochen ist, wird der ZFI auch im Jahr 2012 überschritten worden sein.

Die CVP ist gespannt auf die Präsentation der Zahlen für 2012. Das Anliegen der Postulanten wird vom Regierungsrat ernst genommen und ist mittelfristig auf gutem Weg. Die CVP ist mit der Abschreibung des Postulates einverstanden.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Wir kommen heute wieder einmal zu einer schicklichen Beerdigung eines Postulates, diesmal eines drin-

genden, und gerne hätte ich Ihnen, wie in der Beratung der KEVU, ein paar Bilder gezeigt, «Radar 24», alle diese Flugbewegungen ab 23 Uhr spätabends, das ist sehr eindrücklich. Aber wir haben dieses Postulat vor eineinhalb Jahren eingereicht – dringlich –, es ist knapp überwiesen worden, weil wir Folgendes wollten: dass der Regierungsrat insbesondere Massnahmen ergreifen muss, mit dem Ziel, in den sensiblen Randstunden, abends und am frühen Morgen, die Flugbewegungen zu reduzieren, damit die Bevölkerung vor zunehmender Fluglärmbelastung geschützt wird.

Was stellen wir heute fest? Es ist ernüchternd. Seit sechs Jahren hat die Einführung dieser Beruhigungsspielle namens ZFI, Zürcher Fluglärm-Index, die uns vom Regierungsrat vorgesetzt wurde, um die damalige Flughafen-Plafonierungs-Initiative zu bodigen, keine Wirkung gehabt. Die Zahl der stark gestörten Menschen rund um den Flughafen steigt und steigt und steigt, von 46'300 im Jahr 2007 auf 50'800 im Jahr 2010 und auf 53'704 im Jahr 2011. Und jede Nacht gibt es 18'000 lärmgeplagte Menschen. Dieser Vorstoss wurde gar nicht erfüllt. Es ist ein virulentes Thema, vielleicht kommt es heute nochmals ein zweites Mal in der Ratssitzung unter Traktandum 9. Ich weiss, ich will nicht durch Absingen wüster Lieder zum schnöden Abschreiben noch mehr Lärm machen, aber ich werde noch ganz nüchtern in einem zweiten Votum ein paar Dinge klarstellen, wenn ich das darf.

Ratspräsident Bruno Walliser: Marcel Burlet, gemäss Paragraf 22 Absatz 6 gibt es kein zweites Votum für den Gleichen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Der ZFI ist ein Mess- oder Simulationsinstrument oder, wie Röbi Brunner (*Robert Brunner, Grüne, Steinmaur*) es ausgedrückt hat, ein Fiebermesser, aber er ist kein Steuerknüppel. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf das Postulat und bei den Beratungen in der KEVU aufgezeigt, dass er sich mit verschiedenen Massnahmen, die im Massnahmenkonzept im November 2012 verabschiedet wurden, für eine Reduktion der Belastung der lärmgeplagten Bevölkerung einsetzt. Den grössten Treiber des ZFI, das Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion, kann er aber nur sehr beschränkt beeinflussen. Und die vieldiskutierten verspäteten Flieger, Marcel Burlet, die nach 23 Uhr abends die Nachtruhe stören, werden im ZFI nicht separat erfasst, sondern zählen als ganz normale

Flüge in den Randstunden. Angesichts des Bevölkerungswachstums in der Region, aber auch im Hinblick auf andere negative Auswirkungen der Fliegerei ist es umso wichtiger, dem Wachstum des Flughafens Grenzen zu setzen, sowohl tagsüber wie auch nachts. Der ZFI und das vorliegende Postulat können dazu nichts mehr beitragen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Lieber Marcel Burlet, ich weiss nicht, ob ich dir mein Beileid aussprechen soll für das beerdigte Postulat, aber eigentlich ist es ja keine Beerdigung, sondern ein Arrangement mit der schnarchenden Ehefrau, wie der Kommissionspräsident es angetönt hat. Spass beiseite, der Bericht des Regierungsrates zeigt aus meiner Sicht zwei Dinge deutlich: Das eine sind die beschränkten Einflussmöglichkeiten des Kantons und des Regierungsrates auf betriebliche Aspekte des Flughafens und insbesondere auch auf die Verfahren der Skyguide. Das Zweite ist, dass der ZFI doch geeignet und ein sensibler Seismograph ist für die Auswirkungen des Flugbetriebs, aber halt auch der Bevölkerungszunahme in zuweilen auch weniger attraktiven Lagen rings um den Flughafen. Diese Thematik wird unter Traktandum 9 dann noch eingehend besprochen werden.

Man ist sich einig, dass das Postulat einen wunden Punkt anspricht. Die Abflüge um 23 Uhr werden von der Bevölkerung sehr als störend wahrgenommen, auch weil die Routen sich stark von den Tageszeit-Routen unterscheiden. Nur bemisst der ZFI, wie das Barbara Schaffner korrekt bemerkt hat, gemäss Lärmschutzverordnung bereits ab 22 Uhr die Flüge als Nachtflüge. Dein Anliegen im Postulat änderte also eigentlich nichts, wenn die Deadline von 23 Uhr strikt eingehalten würde. Wir alle anerkennen aber auch die wichtige Bedeutung der vierten Welle auf dem interkontinentalen Flughafen für diese wichtigen Verbindungen im Wirtschaftsraum Zürich. So wie die Bestrebungen des Regierungsrates ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Wozu neigen wir, wenn Grenzwerte nicht eingehalten werden respektive noch nie eingehalten wurden? Genau, wir wollen sie erhöhen und genau das, befürchten wir, passiert mit dem ZFI. Der ZFI misst nur und hat keinen griffigen Massnahmenkatalog. Ich möchte anhand eines Beispiels aufzeigen, wie sinnvoll es ist, etwas zu messen und keine Massnahmen zu ergreifen, re-

spektive wie sinnvoll es wäre, einen Massnahmenkatalog zu haben. Wenn im Zürichsee nur der Pegelstand gemessen würde, hätten wir im Juni in den Medien gelesen: «Der Zürichsee hat einen Rekordpegelstand und die Innenstadt von Zürich wird morgen überflutet sein. Ferner wird der ganze Aargau bis drei Meter unter Wasser stehen. Für die Bevölkerung besteht keine Gefahr, die soll in den Häusern bleiben und warten, bis das Wasser abgeflossen ist. Denn ab morgen wird es keine Regenfälle mehr geben.» Nein, das ist zum Glück nicht passiert. Man hat den Pegelstand gemessen, man hat die Wetterprognosen angeschaut und analysiert und hat zusammen mit den Sihlsee-Verantwortlichen und den Aargauern einen Massnahmenplan gemacht, wie man das Wasser geregelt und dosiert ablassen kann. Es kam zu keinen Überschwemmungen. Hier wird gemessen und reagiert, und genau das fehlt ja beim ZFI. Wir Grünen haben von Anfang an gesagt: Es ist ein Instrument und dazu gehören Massnahmen. Auch wenn der Druck auf Sie, Herr Stocker (*Regierungsrat Ernst Stocker*) gross ist, die Grenzwerte anzuheben – wir fordern Sie auf, sich nicht zu ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Regierungsrat Ernst Stocker: Heute geht es zügig, da muss ich auch pressieren. Ich möchte kurz drei Punkte ansprechen. Das Erste: der ZFI ist ein Messinstrument und ich möchte bestreiten, dass wir keine Massnahmen ergriffen haben. Ich kann es nicht erklären, wie sie alle aussehen, weil die Zeit fehlt, aber wir haben Massnahmen ergriffen, Sie wissen ja von diesen Massnahmen. Das Zweite ist: Wir haben ein Problem, das geben wir zu, und zwar am Abend. Da arbeiten wir daran, aber es ist nicht ganz so einfach, denn die flugfreie Zeit wird nicht hier bestimmt, sondern in Bern festgelegt. Und der dritte Punkt, den ich noch erwähnen möchte, ist einfach: Die Aussage, dass der Flughafen wächst, stimmt, sowohl bevölkerungs- als auch passagiermässig. Aber Flugbewegungen haben wir weniger. Im ersten Halbjahr 2013 haben wir 4 Prozent weniger Flugbewegungen, das heisst auch weniger Belastung der Bevölkerung bewegungsmässig. So weit, so gut. Ich bin froh, dass Sie das Postulat abschreiben, weil wir damit keine Probleme lösen können. Besten Dank.

Ratspräsident Bruno Walliser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Damit ist das Verfahren beendet.

Das dringliche Postulat 39/2012 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Tunnelstrategie

Postulat von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 11. Juli 2011

KR-Nr. 206/2011, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Bruno Walliser: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Gabi Petri hat an der Sitzung vom 31. Oktober 2011 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Einmal mehr versucht unsere Kollegin von der Waid, Waidhalde, Probleme im Verkehr mit zusätzlichen Ausbauten, also mit Tunnels, jetzt sogar mit einer Tunnelstrategie zu umfahren. Sie wollen das Problem nicht lösen, sondern lediglich verlagern, und zwar in den Untergrund. Ihre Begründung oder eher Ihr autogängiges Urbi et Orbi, Frau Walker Späh, liest sich wie ein autolastiges Leitbild von Kümmerly+Frey, einfach ein wenig angereichert durch das grün-rote Vokabular im Verkehr. Das nennt man «Greenwashing». Dabei handelt es sich im begrenzten Raum der Städte Zürich und Winterthur um einen klassischen Nutzungskonflikt, wo nicht zusätzliche Strassenbauten erforderlich sind, sondern, weil es sich um einen Nutzungskonflikt handelt, einfach Prioritäten im Verkehr gesetzt werden müssen, also Velospuren statt Parkplätze, Tramgleise statt Autospuren, Parkanlagen statt Parkieranlagen. Diese Prioritätensetzung ist in der Stadt Zürich bereits weitgehend erfolgt, letztmals im Strategiepapier «Stadtverträgliche Mobilität 2012», wo klar ersichtlich ist, dass der öffentliche, der Fuss- und Veloverkehr Vorrang geniessen. Ja, so etwas kommt natürlich im Weltbild der FDP nicht vor, passt nicht schön. Aber die FDP verliert ja Abstimmung für Abstimmung für Abstimmung bei der Stadtzürcher Bevölkerung, trotz

Greenwashing in ihren Leitbildern und ihren «Postulätli». Papier ist geduldig, doch die Wohnbevölkerung in Zürich eben nicht. Sie möchte ganz offensichtlich eine rot-grüne Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik, und zwar immer öfters. Willkommen im postfossilen Zeitalter, liebe FDP!

Zur Tunnelstrategie in sachlicher Hinsicht. Ja, U-Bahnen eignen sich für grossflächige Städte, wie Sie schön schreiben. Aber unser Tram im immer noch kleinen Zürich ist ein sogenannter Feinverteiler, ein Konzept, bei dem sich mindestens alle 300 Meter eine Haltestelle finden lässt, eben fein verteilt. Folgedessen wäre bei unseren Haltestellendistanzen nur schon der Zugang zur unterirdischen U-Bahn-Station – Sie kennen das vielleicht von Ihren Europareisen –, nur schon dieser Zugang zur unterirdischen Station wäre weiter entfernt als die nächste Haltestelle oberirdisch, und zwar zu Fuss. Das ist nicht verhältnismässig, eine U-Bahn ist das falsche Verkehrsmittel für die Stadt Zürich. Sie beziehen sich, Frau Walker Späh, in Ihrem Postulat zwar auf eine Vision, eine Vision von Professor Ulrich Weidmann, selber einmal visionärer CVP-Gemeinderat hier in diesem Saal. Nun ja, da wünsche ich nur Weidmanns Heil oder eher Unheil. Und übrigens: Woher nehmen Sie die «begrenzten finanziellen Mittel», wie Sie in der Begründung selber schreiben, Frau Walker Späh, woher denn, wo sich der Kanton angeblich nicht einmal in der Lage sieht, einen Tunnel – einen Tunnel – zu finanzieren, nämlich bei der Bahn den Riesbachtunnel beim Stadelhofen, wo man ja lieber hier drin darauf wartet, dass Bern alles zahlt und alles erledigt? Aber hier wollen Sie mit Ihrem Postulat die ganze Stadt Zürich untertunneln und das ist unverhältnismässig. Übrigens, auch tiefgelegte Strassentunnels können nicht ganz darüber hinwegtäuschen, dass Ihre Verkehrsprobleme spätestens am Ende des Tunnels wieder in Erscheinung treten und dann wieder als Probleme, nämlich bei den Ein- und Ausfahrten. Ein Beispiel: Falls Sie die Enge, den Tunnel in der Enge kennen, dann wissen Sie, dass im dichtbebauten Zürich solche Ausfahrtrampen unnötigerweise Platz beanspruchen und für alle Verkehrsteilnehmenden unnötig Umwege generieren, weil sie nämlich nicht am Niveau queren können. Sie müssen diese Rampen umgehen, weiträumig umgehen. Das ist unverhältnismässig.

Doch ich rate Ihnen doch einfach, diese verkehrspolitische Geisterfahrt – wie beim Martellitunnel und beim Seetunnel der FDP – möglichst schnell zu beenden und diesem Spuk zu entfliehen. Es wird um

schonendes Anhalten gebeten. Für dieses Postulat gilt darum nicht Weidmannsheil, sondern eher «Petriheil» (*Heiterkeit*).

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich habe nun aufmerksam zugehört, weshalb es in unserem Kanton keine Strategie für den Untergrund braucht, und das aus grünem Munde, der immer wieder beklagt, man sei nicht konsequent in der Raumplanung, und der sich selber für Tunnels einsetzt, zum Beispiel für den Brüttenertunnel. Also warum wollen Sie, liebe Frau Petri, ein Denkverbot? Würden Sie denn die Strategie unterstützen, wenn wir ausschliesslich vom öffentlichen Verkehr reden würden? Haben Sie also pure Angst, die Strategie könnte zum Ergebnis führen, es könnte sogar einmal ein Strassentunnel gebaut werden? Braucht es in unserem Kanton nicht mehr Visionen statt Verkehrspolitik aus der Optik von Parkplatzzahlen? Warum eigentlich sind Röhren im Untergrund des Bösen? Wir sind ja auch stolz auf unsere Teilstücke von Untergrundbahnen und unseren Durchgangsbahnhof. Wir wollen keine Denkverbote seitens der FDP, nirgends, auch nicht im Untergrund, der übrigens rechtlich in der Schweiz noch völlig ungenügend geregelt, wenn nicht kaum geregelt ist. Es ist doch offensichtlich: Die verschiedenen und immer grösser werdenden Ansprüche machen vor dem Untergrund nicht Halt. Da kann es doch nicht sein, dass wir nach dem Motto «Der Schnellere ist der Gschwindere» dann über den Untergrund verfügen lassen und keine Gesamtsicht und keine Priorität haben.

Mit unserem Postulat fordern wir eben diese Gesamtnetz Betrachtung. Die gibt es heute leider schlicht nicht, sonst wäre der Regierungsrat nicht zum Resultat gekommen, diesen Vorstoss zu unterstützen. Ja, Raumplanung im Untergrund, das ist ja fast eine Tabufrage, wenn man Ihnen zuhört. Da müsste man ja richtig Angst haben vor einem Stück Untergrundbahn, auch wenn es eine S-Bahn wäre. Sicher war die Netzstudie von Professor Weidmann ein Mitauslöser des Postulates, aber wir fordern nicht die Umsetzung dieser Studie Weidmann, sondern wir fordern Prioritäten und ein klares Konzept, etwas, das in grossen europäischen Städten schon lange üblich ist, nämlich mehrere Ebenen über, auf und unter dem Boden zu nutzen. Und diese Strategie möchten wir endlich auch für den Kanton Zürich. Es ist auch angesichts der begrenzten finanziellen Mittel und Ausbauwünsche – wir haben ja heute Morgen auch darüber diskutiert beim Ausbau Stadelhofen – sehr wichtig, dass der Kanton Zürich weiss, was er will, und

klare überzeugende Antworten hat, auch wenn er in Bern lobbyieren will. Die zukünftige Verkehrspolitik muss vom Mut getragen sein, die heute anstehenden Verkehrsprobleme mit nachhaltigen Projekten zu lösen. Ohne Innovation und Bereitschaft, alte Projekte kreativ weiterzuentwickeln, werden wir nicht weiterkommen. Es braucht etwas Gründergeist, wie unsere Gründerväter Alfred Escher oder auch Louis Favre hatten. Sie haben Tunnels gebaut, Frau Petri, aber sie hatten keinen Tunnelblick. Es braucht jetzt Visionäre statt Erbslizähler über Parkplatzpolitik. Besten Dank.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Im dicht besiedelten städtischen Gebiet, das aufgrund der rasant wachsenden Bevölkerung immer stärker genutzt ist, wird der Untergrund immer wichtiger zur Befriedigung unserer Mobilitätsbedürfnisse. Die Vorteile liegen auf der Hand: Man kommt schneller voran, häufig sind auch die Verbindungen kürzer. Man stört die Nachbarschaft, Umgebung und Natur weniger und verbraucht keine wertvolle Siedlungsfläche. Die Nachteile möchte ich dennoch nicht unterschlagen. Die drei Hauptnachteile sind sicherlich der hohe Preis, die Sicherheit und das beengende Ambiente im Untergrund. Gerade aufgrund der erheblichen finanziellen Mittel, welche der Tunnelbau braucht, und häufig des Einbezugs mehrerer Staatsebenen und der überregionalen Bedeutung grösserer Tunnelbauten macht eine Gesamtschau und Gesamtplanung Sinn, und zwar für alle Verkehrsträger, wie den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Auch unter dem Boden braucht es eine Koordination. Viele Tunnelprojekte, wie beim öffentlichen Verkehr der Brüttenertunnel, der Zimmerbergtunnel und der Riesbachtunnel, sowie beim motorisierten Individualverkehr, Ausbau Gubrist, Stadttunnel, Waidhaldetunnel und diverse Kurzumfahrungstunnels, geistern überall in den Köpfen herum. Hier braucht es eine klare Auslegeordnung und Priorisierung mit Einbezug, falls notwendig, des Bundes und der Nachbarkantone. Es braucht aber auch eine Verzichtplanung. Notwendiges ist von Wünschbarem klar zu trennen.

Eine gute Grundlage für die Auslegeordnung bildet sicherlich der kantonale Richtplan aus dem Jahr 2007. In der Zwischenzeit ist der Richtplan bereits wieder ein paar Jahre alt geworden und um viele Projekte ist es in der Zwischenzeit auch wieder ruhig geworden. Es soll in einem Bericht aufgezeigt werden, ob diese Projekte weiter ru-

hen sollen oder was mit ihnen geschehen soll. Die CVP unterstützt daher das Postulat der FDP. Vielen Dank.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Das vorliegende Postulat übertrifft jede Form von verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Verständlichkeit. Die neue Untergrundbewegung ist gegründet. Gemäss FDP-Maxime gilt es nun auch: Ab in den Boden, da hat es Platz! Platz wofür, wohlgemerkt? Unterirdische Leitungen, Wasserversorgung, Geothermie, Erdsonden, Glasfaserkabel und jetzt eine ganze «Schwette» von Verkehrsträgern, ob Autobahntunnels oder U-Bahn. Natürlich sind die Velowege und Fussgängertrottoirs unterirdisch vergessen gegangen, aber das kann man ja bestimmt nachholen. Ich bitte die drei Unterzeichnenden um etwas mehr Klarheit in der Dunkelheit der Humusschicht und des Grundgesteins. Unterirdisch zu bauen, birgt Risiken in sich, da wir wissen: Es ist keine homogene Masse. Und bald, gerade in der Stadt Zürich, sitzen wir im Grundwasser und da können wir natürlich nicht bauen. Es kommt zu höheren Kosten, es wird schwieriger. Und schauen wir den unterirdischen Bahnhof an, da wird es auch zeitliche Verzögerungen geben bei den Grossprojekten. Ingenieurleistungen sind doch eine grosse Leistung für die Schweiz, aber überall noch ein Loch zu bauen, überall noch einen Kanal zu legen – lassen wir unsere Ingenieure Intelligenteres machen. Gemäss Jean-Jacques Rousseau – es gibt ein Zitat – gehören die Früchte uns allen und der Boden gehört niemandem. So sollen wir das auch endlich einmal umsetzen. Wir machen mit diesem Postulat plötzlich noch eine Privatisierung des Untergrunds. Es ist doch viel gescheiter, wenn wir die Lösung zur Bewältigung des zusätzlichen Personenverkehrs über die gescheitere Nutzung und den Einsatz von effizienteren Verkehrsmitteln suchen, sprich Bahn, Fuss, Fahrrad, und das Fahrzeug dort einsetzen, wo es nötig ist. Wir haben ja Agglomerationsprogramme, die jetzt gut aufgegleist sind und uns Lösungen bringen, um die Verkehrsmenge abzudecken. Wir haben einen Konsens über den Kanton hinaus mit der Metropolitan-Konferenz, mit ganz deutlichen Projekten zur Priorisierung, wie der Verkehr abgewickelt werden soll, über die acht Kantone, über die mehr als 100 Gemeinden. Wir sollten die Pflöcke da einsetzen, gemeinsam mit der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion. Wir sollten uns hinter diesen Strategien, die wirklich über den Kanton hinausgehen, eine Lösung suchen und nicht

noch mehr mit einer eindeutigen und einseitigen Lösung unterirdisch irgendwie grübeln.

Stecken wir den Kopf nicht in ein Loch, schauen wir vorwärts und finden wir Lösungen. Eine Tunnelstrategie ist bestimmt nur für den Tunnelblick gut.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Wir arbeiten bekanntlich mit höchster Intensität am kantonalen Richtplan, der eine raumplanerische Gesamtschau vornimmt, also alle Bedürfnisse aufeinander abstimmt, die an den Raum gestellt werden, und zwar auf, unter und über der Erde. Diese mit breitem Blickwinkel erstellte räumliche Gesamtstrategie braucht sicher nicht noch eine zusätzliche isolierte Betrachtung, also einen Tunnelblick, wo überall noch ein Tunnel gebaut werden könnte. Als Nächstes käme dann wohl die Viaduktstrategie und es sind noch viele weitere Strategien denkbar, wie etwa die Erholungsgebietstafel-Beschriftungsstrategie und schliesslich eine kantonale Marronihüslistrategie. Ob ein Tunnel an einem Ort die beste oder mindestens eine sinnvolle Lösung ist, um von A nach B zu kommen, ist an diesem Objekt direkt zu beurteilen. Das heisst, es ist jeweils aufgrund der konkreten Situation abzuwägen, ob Platzgewinn, verminderte Trennwirkung und weniger Lärm es rechtfertigen, einen teuren und energiefressenden Tunnel zu bauen, um nur einige der gegenläufigen Interessen zu nennen. Dazu braucht es aber keine kantonale Strategie, die letztlich nur eine bürokratische Zusatzübung zum Richtplan ist.

Kurz zusammengefasst: Die Tunnelstrategie des Kantons Zürich heisst «Kantonaler Richtplan». Mehr braucht es nicht. Die Grünliberalen überweisen das Postulat nicht.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Dieses fast schon visionäre Postulat ist für die BDP absolut unterstützungswürdig. Die Zunahme der mobilen Bevölkerung bringt es tatsächlich zum Vorschein, dass wir an die Kapazitätsgrenzen stossen. Die Planungen sind ein grosses Thema für uns alle. Und es macht Sinn, dass diese Tunnelstrategie geprüft wird. Sie könnte einen Ansatz zur Entspannung aufzeigen und es ist äusserst wichtig, dass unterirdische Möglichkeiten geprüft werden. Auch im Hinblick auf unseren Lebensraum in und um Zürich ist im ganzen kantonalen Kontext diese Strategie zu prüfen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist sicher so, dass wir damals – ich weiss, wie gefährlich es ist, wenn man sich immer mit «damals» vertröstet –, aber damals, als das erste Projekt einer U-Bahn auf dem Tisch war, da hätte man einlenken sollen. Nun ist der Zug beim ÖV abgefahren, in verschiedener Hinsicht. Eine Tunnelstrategie wäre interessant. Sie brächte vielleicht einiges mehr zutage, aber sie ist nun wirklich nicht mehr nötig. Und ich kann eigentlich nur noch auf das hinweisen, auf das bereits hingewiesen wurde: Wir sind doch jetzt seit Monaten am Diskutieren, hin und her, zwischen den Parteien funktioniert das ganz gut in der Kommission. Mit dem Richtplan machen wir doch genau das, wir entwickeln eine Strategie, wie es in den nächsten Jahren aussehen soll. Was wollen wir denn da noch mehr? Eine solche Tunnelstrategie tönt gut, aber die kostet sehr, sehr viel, vor allem dann in der Ausführung. Ich denke, in der Kommission bleiben wir auf dem Boden und gehen da, wo es nötig ist, auch unter den Boden.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Umsetzbare Strategien bezüglich Verkehrsführungen im Sinne dieser Tunnelstrategie können durchaus sinnreich sein. Ziel ist ja – das ist sicher unterstützungswürdig und zwingend – ein sparsamer Umgang mit dem Boden an der Oberfläche. Aber es ist richtig, das ist eigentlich ein Thema des Verkehrsrichtplans. Und hier zu Andreas Hasler. Das Argument mit dem Verkehrsrichtplan hat er richtig gebracht, aber es gibt von eurer linken Seite massenweise Vorstösse, die man alle zurückziehen könnte, weil sie im Richtplan geregelt werden. Wenn ihr mal über die Bücher geht, dann könnt ihr die Hälfte der Vorstösse zurückziehen. Darum ist es relativ fadenscheinig, wenn man mit einem solchen Argument kommt. In diesem Sinne wird die SVP dieses Postulat laufen lassen beziehungsweise unterstützen. Danke.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 206/2011 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichtes innert zwei Jahren.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. August 2013

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
2. September 2013.