


126. Sitzung, Montag, 21. September 2009, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 8219*
- Geburtstagsgratulation *Seite 8220*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 8220*

2. Eintritt von drei neuen Mitgliedern des Kantonsrates

 für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Kurt Bosshard, Uster, Natalie Vieli, Zürich, und Hans Meier, Glattfelden *Seite 8220*
3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

 für die aus der Kommission ausgetretene Michèle Bättig
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. *296/2009*..... *Seite 8222*
4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau

 für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Hans Meier
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. *297/2009*..... *Seite 8223*

5. Lockerung des Nachtflugverbots

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Januar 2009 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 18/2008 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 17. März 2009 **4580**
(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 150/2008)..... Seite 8223

6. Ungereimtheiten zur Lockerung der Nachtflugordnung während der EURO 08

Interpellation von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), Priska Seiler (SP, Kloten) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 14. April 2008
KR-Nr. 150/2008, RRB-Nr. 845/4. Juni 2008
(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4580) Seite 8224

7. Gesamtkonzept für die Tourismusförderung und Investitionsplanung im Areal Schloss Laufen (Rheinfall)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 264/2007 und geänderter Antrag der WAK vom 12. Mai 2009 **4551a** Seite 8242

8. Photovoltaikpanels auf Lärmschutzwänden (Reduzierte Debatte)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. Dezember 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 327/2007 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 26. Mai 2009 **4570** Seite 8256

9. Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs

Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 22. Januar 2007
KR-Nr. 17/2007, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 8262

10. Entlastung Westtangente

Postulat von Monika Spring (SP, Zürich) und Heidi

Bucher (Grüne, Zürich) vom 26. Februar 2007

KR-Nr. 63/2007, RRB-Nr. 915/19. Juni 2007

(Stellungnahme) Seite 8272

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 8294

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sechs Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 176/2009, Koordination der staatlich finanzierten Weiterbildungsaktivitäten
Elisabeth Derisiotis (SP, Zollikon)
- KR-Nr. 193/2009, Logo-Änderung beim Kanton Zürich
Peter Reinhard (EVP, Kloten)
- KR-Nr. 206/2009, Bindung des Regierungsrates an Recht und Gesetz
Claudio Zanetti (SVP, Zollikon)
- KR-Nr. 208/2009, Kriegserklärung in der Verkehrspolitik an die Landbezirke
Adrian Bergmann (SVP, Meilen)
- KR-Nr. 212/2009, Öffentlichkeitsprinzip für Regierungsratsbeschlüsse (Volksinitiative «JA zur Mundart im Kindergarten»)
Thomas Ziegler (EVP, Elgg)
- KR-Nr. 213/2009, Strenge Praxis der Untersuchungshaft im Kanton Zürich
Markus Bischoff (AL, Zürich)

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 123. Sitzung vom 31. August 2009, 14.30 Uhr
- Protokoll der 125. Sitzung vom 14. September 2009, 8.15 Uhr.

Geburtstagsgratulation

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Heute feiert Bernhard Egg einen runden Geburtstag. Ich gratuliere ihm sehr herzlich zu seinem Wiegenfest und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute. Herzliche Gratulation! (*Applaus.*)

2. Eintritt von drei neuen Mitgliedern des Kantonsrates

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Kurt Bosshard, Uster, Natalie Vieli, Zürich, und Hans Meier, Glattfelden

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wir dürfen heute drei neue Ratsmitglieder begrüßen, und zwar anstelle von Kurt Bosshard, Uster, Natalie Vieli, Zürich, und Hans Meier, Glattfelden. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügungen zukommen lassen.

Ratssekretär Bernhard Egg verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 1. September 2009: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2007 bis 2011 im Wahlkreis XII, Uster.

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

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XII, Uster, wird für den per 24. August 2009 zurückgetretenen Kurt Bosshard (Liste Schweizerische Volkspartei) als gewählt erklärt:

Orlando Wyss, Dübendorf.»

Zweitens die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 4. September 2009:

«Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis VI, Stadt Zürich, Kreise 11 und 12.

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

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis VI, Stadt Zürich, Kreise 11 und 12, wird für die per 31. August 2009 zurückgetretene Natalie Vieli (Liste Grüne) als gewählt erklärt:

Matthias Kestenholz, Zürich.»

Und noch die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 1. September 2009:

«Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach.

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

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XVII, Bülach, wird für den per 14. September 2009 zurücktretenden Hans Meier (Liste Grünliberale) als gewählt erklärt:

Jörg Mäder, Opfikon.»

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich bitte, die Gewählten eintreten zu lassen.

Orlando Wyss, Matthias Kestenholz und Jörg Mäder, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglieder des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

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

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Amtsgelübde: «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes

zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Orlando Wyss, Matthias Kestenholz und Jörg Mäder, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf), Matthias Kestenholz (Grüne, Zürich) und Jörg Mäder (GLP, Opfikon) gemeinsam: Ich gelobe es.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich danke Ihnen und heisse Sie alle herzlich willkommen. Sie können Ihre Plätze im Ratssaal einnehmen. Die Tür kann geöffnet werden und wir können uns wieder setzen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für die aus der Kommission ausgetretene Michèle Bättig

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [296/2009](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Rahel Walti, GLP, Zürich.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich gestützt auf Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements Rahel Walti als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Hans Meier

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [297/2009](#)

Peter Reinhard (EVP, Kloten), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen als Mitglied der Kommission für Planung und Bau vor:

Michèle Bättig, GLP, Zürich.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Auch diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich Michèle Bättig als Mitglied der Kommission für Planung und Bau für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Lockerung des Nachtflugverbots

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. Januar 2009 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 18/2008 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 17. März 2009 [4580](#)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 150/2008)

6. Ungereimtheiten zur Lockerung der Nachtflugordnung während der EURO 08

Interpellation von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), Priska Seiler (SP, Kloten) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 14. April 2008

KR-Nr. [150/2008](#), RRB-Nr. 845/4. Juni 2008

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4580)

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Am 10. April 2008 wurde vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) mit einer Medienmitteilung bekannt gemacht, dass der Bundesrat die Schaffung einer Verordnung über die Nachtflüge während der EURO 08 gutgeheissen hat. Im Gegensatz zur Antwort von Bundesrat Moritz Leuenberger auf die Anfrage Bänziger vom 10. März 2008 handelt es sich bei dieser Verordnung nun nicht um ein oder zwei Flüge für Mannschaften, sondern um «in der Regel höchstens 20 Abflüge» und um die Zuführung der benötigten Flugzeuge nach 22.00 Uhr.

In der Stellungnahme des Regierungsrates vom 13. Februar 2008 auf das Dringliche Postulat KR-Nr. [18/2008](#) steht: «Die gegenwärtige Diskussion beschlägt also zum einen die generell-abstrakte Regelung (laufende Revision der VIL), zum andern deren konkrete Anwendung während der EURO 08.»

Regierungspräsidentin Rita Fuhrer hat an der Medienkonferenz vom 10. April 2008 ausgeführt, dass der Kanton Zürich ausgetrickst wurde, und das Vorgehen des Bundesrates als unannehmbar bezeichnet.

Der Delegierte des Bundesrates für die EURO 08 seinerseits bestätigte in seiner Stellungnahme im Regionaljournal ZH des Schweizer Radio DRS im Wesentlichen die Aussagen von Regierungspräsidentin Rita Fuhrer.

In diesem Zusammenhang, und zur Diskussion der generell-abstrakten Regelung durch die Revision der VIL, bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Bundesrat stützt sich bei der Verordnung über die Nachtflüge während der EURO 08 auf die Artikel 3 und 36 des Luftfahrtgesetzes. Erachtet der Regierungsrat diese rechtliche Grundlage als genügend?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass im Gegensatz zur Ansicht des Bundesrates die Ausnahmegewilligung einer Konzessionsände-

zung entspricht, welche 3 Monate im Voraus während 30 Tagen aufzulegen ist?

3. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass aus organisatorischen Gründen die Sitzplätze der «in der Regel höchstens 20 Flüge pro Spieltag» zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung des Bundesrates längst verkauft waren und deshalb seitens des Bundes schon vor Monaten entsprechende Zusicherungen an Reiseveranstalter erfolgten?

4. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass aufgrund von früheren Ausnahmegewilligungen für Charterflüge zu Spielen der Schweizer Nationalmannschaft an der Fussball-WM in Deutschland Ähnliches für die EURO 08 voraussehbar war und zielgerichtet mit dem Vorwand des Sicherheitsdispositivs durch das BAZL und die Organisatoren der EURO 08 angestrebt wurde?

5. Wieso hat der Regierungsrat, trotz anderslautender Stellungnahme im Dringlichen Postulat KR-Nr. [18/2008](#), nun trotzdem ein Gesuch an das BAZL gestellt, obwohl von den drei Spielen in Zürich nur gerade eines erst nach 20 Uhr beginnt?

6. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um gestützt auf das kantonale Flughafengesetz eine weitere Verlagerung der Gebräuche mit der Auflockerung der Nachtflugsperrung zu verhindern?

Der *Regierungsrat* antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Aus der Stellungnahme vom 13. Februar 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 18/2008 betreffend Lockerung des Nachtflugverbotes geht hervor, dass für den Regierungsrat Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperre während der EURO 2008 aufgrund der damaligen Rechtslage nur dann zur Diskussion standen, wenn Sicherheitsgründe dies verlangten. Sowohl der neue Art. 39 d Abs. 3 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt in der Fassung vom 13. Februar 2008 (VIL, SR 748.131.1) als auch das gemeinsam vom Delegierten des Bundesrates für die EURO 2008 und dem Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) unterzeichnete Schreiben vom 31. Oktober 2007, in dem die Flughafen-Standortgemeinden über den konkreten Bedarf nach einer Lockerung der Nachtflugsperrung informiert wurden, liessen keinen anderen Schluss zu. Deshalb hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [18/2008](#) aus-

drücklich darauf hingewiesen, allein der Umstand, dass eine Veranstaltung von einer (sehr) grossen Zahl von Menschen besucht werde, genüge für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nicht, wenn sie nicht gleichzeitig ein Sicherheitsrisiko darstellten. Auch Fussballmannschaften und Funktionären würde nur dann eine Ausnahmegewilligung von der Nachtflugsperrung erteilt, wenn für sie ein Sicherheitsrisiko bestehe. Der Regierungsrat hatte damals keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Bund knapp zwei Monate später eine abrupte Kehrtwendung vollziehen würde.

Eine durch die Sicherheitsdirektion vorgenommene Analyse der in Zürich stattfindenden Spiele ergab, dass einzig das Spiel zwischen Frankreich und Italien vom 17. Juni 2008 ein Sicherheitsrisiko in Bezug auf gewaltbereite Fans darstelle. Deshalb reichten in der Folge die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion mit einem gemeinsamen Schreiben vom 4. April 2008 ein förmliches Gesuch um Lockerung der Nachtflugsperrung am Flughafen Zürich in der Nacht vom 17. auf den 18. Juni 2008 bis längstens um 02.00 Uhr ein.

Am 10. April 2008 informierte das BAZL die Öffentlichkeit darüber, dass der Bundesrat eine Verordnung über die Nachtflüge während der EURO 2008 gutgeheissen hatte (Verordnung über die Nachtflüge während der Fussball-Europameisterschaft 2008 vom 9. April 2008, SR 748.131.101, im Folgenden EURO-08-Verordnung). Die Sonderverordnung trat am 21. April 2008 in Kraft und gilt bis zum 30. Juni 2008. Sie regelt die Zulässigkeit von Flügen zwischen 22.00 und 06.00 Uhr für Matchbesucherinnen und -besucher sowie Mannschaften. Ausnahmegewilligungen von der Nachtflugsperrordnung für Flüge von Matchbesucherinnen und -besuchern erteilt das BAZL auf Antrag des jeweiligen Austragungskantons, solche für Mannschaften erteilt es kraft eigener Kompetenz. Für Abflüge mit Matchbesucherinnen und -besuchern hat der Bundesrat verschiedene Auflagen erlassen (pro Nacht und Flughafen in der Regel höchstens 20 Abflüge; in der Regel keine Starts nach 02.00 Uhr; in Genf und Zürich dürfen nur Flugzeuge mit mehr als 95 Sitzplätzen zum Einsatz kommen, in Bern nur solche mit mindestens 28 Sitzplätzen). Mit Schreiben vom 9. April 2008 teilte der Regierungsrat dem Bundesrat mit, dass er dieses Vorgehen missbilligt. Nach Auffassung des Regierungsrates ist es unannehmbar, dass mit der nun kurzfristig geschaffenen Rechtsgrundlage auch Ausnahmen möglich sind, die nicht aus Sicherheitsgründen erteilt werden. Als besonders stossend empfand der Regierungsrat, dass gleichzeitig den Kantonen die Verantwortung für die Gesuchstellung

zuhanden des Bundes übertragen wurde. Ehrlicher wäre es gewesen, wenn der Bundesrat die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreordnung auch für Matchbesucherinnen und -besucher nicht von einem kantonalen Gesuch abhängig gemacht, sondern in eigener Kompetenz ausgesprochen hätte, wie er dies im Falle von Bewilligungen für Flüge zur Nachtsperrezeit von Mannschaften auch tut (Art. 4 der EURO-08-Verordnung). Der Regierungsrat erachtete das Vorgehen des Bundes umso mehr als unannehmbar, als es den Organisatoren der EURO 08 und den beteiligten Bundesstellen bereits seit längerer Zeit hätte bekannt sein müssen, dass viele Matchbesucherinnen und -besucher keine Übernachtungsmöglichkeiten in der Schweiz haben werden und deshalb im Anschluss an die von ihnen besuchten Spiele nach Hause fliegen müssen. Der Regierungsrat zeigte sich dem Bundesrat gegenüber überzeugt davon, dass der frühzeitige Erlass einer auf die EURO 08 massgeschneiderten und auf diesen Anlass beschränkten Sonderverordnung des Bundes, die von Anfang an den ausgewiesenen Bedürfnissen der verschiedenen Gruppen (Matchbesucherinnen und -besucher, Mannschaften, Offizielle) Rechnung getragen hätte, von weiten Teilen der Bevölkerung in den davon betroffenen Kantonen verstanden und akzeptiert worden wäre. Dennoch liess der Regierungsrat den Bundesrat wissen, er sei sich bewusst, dass ein Verzicht auf die zusätzlichen Nachtflüge von der breiten Öffentlichkeit im In- und Ausland kaum verstanden würde. Deshalb sah sich der Regierungsrat gezwungen, die verlangten Gesuche für die neun Spieletage in der Schweiz zu stellen. Am 10. April 2008 orientierte er die Medien und die Öffentlichkeit über seine Haltung zur bundesrätlichen EURO-08-Verordnung (siehe www.vd.zh.ch/medien). Mit Schreiben vom 14. April 2008 stellte die Volkswirtschaftsdirektion das förmliche Gesuch für die Erteilung der erwähnten Ausnahmegewilligungen (zu den Gründen im Einzelnen siehe Beantwortung der Frage 5).

Zu Frage 1:

Der Bund gibt eingangs der von ihm erlassenen Gesetze und Verordnungen jeweils an, gestützt auf welche (übergeordneten) Bestimmungen sich seine Kompetenz zum Erlass des jeweiligen Gesetzes bzw. der jeweiligen Verordnung herleitet. So wird z.B. im Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0) unter anderem auf Art. 37ter der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 verwiesen, wonach die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt Sache des Bundes ist. In der geltenden Bundesverfassung wird die Zuständigkeit für die Gesetzgebung über die Luft- und Raumfahrt in Art. 87 geregelt (SR 101); zu-

ständig ist nach wie vor allein der Bund. Die vom Bundesrat erlassene VIL verweist unter anderem auf Art. 36 LFG, welche Vorschrift ihm die Kompetenz zum Erlass von näheren Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen einräumt. Die EURO-08-Verordnung stützt sich auf die Art. 3 und 36 LFG. Art. 3 LFG hält fest, dass dem Bundesrat im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes die Aufsicht über die Luftfahrt in der Schweiz zusteht. Er übt diese durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus, wobei die unmittelbare Aufsicht dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) obliegt. Art. 36 Abs. 1 LFG legt wie bereits erwähnt fest, dass der Bundesrat nähere Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen erlässt. Aus den eingangs der EURO-08-Verordnung zitierten Bestimmungen leitet der Bundesrat zu Recht seine Kompetenz zum Erlass dieser Verordnung ab.

Zu Frage 2:

Gemäss Art. 36a Abs. 2 LFG verleiht die Betriebskonzession das Recht, einen Flughafen gewerbsmässig zu betreiben und insbesondere Gebühren zu erheben. Weiter verpflichtet diese Bestimmung den Konzessionär, den Flughafen grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Detaillierte betriebliche Festlegungen wie z.B. die An- und Abflugrouten oder die Nachtflugsperreordnung sind nicht Gegenstand der Betriebskonzession, sondern des Betriebsreglements. Dieses wird zwar vom Flughafenhalter festgelegt, muss aber vom BAZL in allen Teilen genehmigt und kann von ihm auch geändert werden. Vom Flughafenhalter nachgesuchte Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung müssen öffentlich aufgelegt werden, wobei hierzu berechtigte Dritte innert 30 Tagen Einsprache beim BAZL erheben können (Art. 36 d LFG). Wenn aber das BAZL als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde Änderungen an dem vom Flughafenhalter eingereichten Gesuch vornimmt – dies ist z.B. anlässlich der Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglementes (vBR) verschiedentlich geschehen –, müssen diese Änderungen nicht öffentlich aufgelegt werden. Dasselbe gilt selbstredend auch dann, wenn, wie im Fall der EURO-08-Verordnung, nicht das BAZL, sondern der diesem übergeordnete (Gesamt-)Bundesrat gestützt auf die ihm in Art. 3 und 36 LFG grundsätzlich zustehenden Rechte flugbetriebliche Fest-

legungen trifft. Eine vorgängige öffentliche Auflage der EURO-08-Verordnung war deshalb nicht nötig.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hatte und hat keine Kenntnis davon, wie hoch der Buchungsstand (Zahl der tatsächlich verkauften Sitzplätze) auf den einzelnen Flügen war bzw. ist. Ebenso wenig ist ihm bekannt, ob und zu welchem Zeitpunkt auch immer der Bundesrat über entsprechende Zahlen verfügte. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, dass der Bund den Reiseveranstaltern schon vor Monaten irgendwelche Zusicherungen bezüglich der Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Nachtflugsperrung für Matchbesucherinnen und -besucher gemacht hat.

Zu Frage 4:

Im Fall der Fussball-Weltmeisterschaft 2006, die vom 9. Juni bis zum 5. Juli 2006 in verschiedenen deutschen Städten stattfand, mussten keine Ausnahmegewilligungen von der Nachtflugsperrordnung für Flüge von diesen Austragungsstädten zurück nach Zürich erteilt werden. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass der Bund bereits anlässlich der Revision von Art. 39d Abs. 3 VIL beabsichtigt hatte, im Zusammenhang mit der EURO 08 die Tatbestände zu einem späteren Zeitpunkt auszuweiten und letztlich auch andere als sicherheitsbedingte Gründe für Ausnahmen von der Nachtflugsperrung gelten zu lassen. Vielmehr liess es der Bund, wie eingangs ausgeführt, in diesem Zusammenhang an der gebotenen Umsicht bei der Planung der VIL-Revision fehlen.

Zu Frage 5:

Eine auf die EURO 08 massgeschneiderte und auf diesen Anlass beschränkte Sonderverordnung des Bundesrates, die von Anfang an den ausgewiesenen Bedürfnissen der verschiedenen Gruppen (Matchbesucherinnen und -besucher, Mannschaften, Offizielle) Rechnung getragen hätte, wäre von weiten Teilen der Bevölkerung in den davon betroffenen Kantonen verstanden und akzeptiert worden. Obwohl der Bund dies unterlassen hat, wäre es nicht zu vertreten gewesen, Tausende von auswärtigen Matchbesucherinnen und -besuchern, von denen eine Vielzahl keine Übernachtungsmöglichkeiten in der Schweiz fanden und deshalb im Anschluss an die von ihnen besuchten Spiele nach Hause zurückkehren wollen, für die Versäumnisse des Bundesrates büssen zu lassen und ihnen den Rückflug zu später Stunde zu verweigern. Darüber hinaus wäre eine solche Haltung von der breiten Öff-

fentlichkeit im In- und Ausland kaum verstanden worden. Die Schweiz im Allgemeinen und Zürich als Host City im Besonderen wären, jedenfalls in dieser Beziehung, vielmehr als schlechte Gastgeber wahrgenommen worden. In Anbetracht dessen und angesichts des grossen Engagements von Stadt und Kanton Zürich für die EURO 08 erachtete es der Regierungsrat als kleineres Übel, dem BAZL ein Gesuch für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Nachsperrordnung für Heimflüge von Matchbesucherinnen und -besuchern an allen neun Spieltagen in der Schweiz zu stellen. Der Regierungsrat knüpfte dieses Gesuch allerdings an Ausnahmen, die vom BAZL weitgehend übernommen wurden.

Zu Frage 6:

Gemäss §3 Abs. 1 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) obliegt dem Staat die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich. Diese Aufgaben werden von der Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) wahrgenommen. Werden anlässlich der täglichen Kontrollen Übertretungen der Nachsperrordnung festgestellt, ohne dass hierfür eine Bewilligung vorliegt, die den gesetzlichen Voraussetzungen genügt, erfolgt eine Meldung an das BAZL mit dem Antrag, gegen den oder die Fehlbaren ein Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten. Damit ist gewährleistet, dass die Nachsperrordnung am Flughafen Zürich im täglichen Betrieb bestmöglich eingehalten wird.

Im Zusammenhang mit den Ausnahmegewilligungen für Flüge zur Sperrzeit während der EURO 08 haben Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektion dem Bund und den Organisatoren gegenüber die Haltung des Kantons Zürich verschiedentlich sowohl schriftlich als auch mündlich klar und unmissverständlich mitgeteilt. Mit Blick auf den neu geschaffenen Art. 39d Abs. 3 VIL, der bei bedeutenden Anlässen mit internationaler Beteiligung Ausnahmen von der Nachtflugsperrung möglich macht, wenn dies aus Sicherheitsgründen, insbesondere zur Verhinderung von gewalttätigen Ausschreitungen, nötig ist, wird der Regierungsrat entsprechende Gesuche an den Bund nur in klar ausgewiesenen Fällen stellen. Damit ist gewährleistet, dass die Nachtflugsperrung am Flughafen Zürich auch nach der VIL-Revision nicht aufgeweicht wird (siehe dazu auch die Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. [18/2008](#)).

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Am 23. März 2009 haben Sie gemeinsame Behandlung dieser Geschäfte beschlossen.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die wichtigste Aussage der Regierung, konkret der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Rita Fuhrer*) bei der Beratung des dringlichen Postulates möchte ich meinem Referat als Leitsatz voranstellen: «Der Regierungsrat ist absolut nicht willens, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes am Flughafen Zürich hinzunehmen. Falls nötig wird er sich auch in Zukunft mit Nachdruck zur Wehr setzen.»

Ist diese Aussage der Regierung begründet und berechtigt? Sowohl im Beschluss vom 13. Februar 2008 als auch im Bericht im Antrag vom 28. Januar 2009 zum vorliegenden Postulat wurde auf die Hintergründe des Problems hingewiesen. Weiter rekapitulierte die Regierung bei der Interpellation [150/2008](#) betreffend Lockerung der Nachtflugverordnung während der EURO 08 die Vorgeschichte der Veranstaltung aus Sicht der Flüge zur Nachtsperrezeit. Die Regierung verwies dabei auf den intensiven mündlichen und schriftlichen Verkehr, der zwischen dem Kanton Zürich und Bern stattgefunden hatte. Die Volkswirtschaftsdirektorin sagte denn auch zur KEVU es sei tatsächlich eine Zeit des Ärgernisses gewesen, weil die Verantwortung hin und her geschoben wurde. Die Revision der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, insbesondere der neu geschaffene Absatz 2 von Artikel 39d, wird von der Regierung begrüsst. Bei den bedeutenden Anlässen mit internationaler Beteiligung können Ausnahmegewilligungen für Flüge zur Nachtsperrezeit aus Sicherheitsgründen zwingend sein. Der häufigste Anwendungsfall der neuen Bestimmung betrifft Sportveranstaltungen, und zwar in erster Linie Fussballspiele. Das Risiko von Ausschreitungen kann dadurch gemindert werden, dass gewisse Fangruppen nach Ende des Spiels umgehend nach Hause geflogen werden.

Die Regierung hat sich im Rahmen der Stellungnahme zur VIL-Revision dafür eingesetzt, dass die Volkswirtschaftsdirektion in jedem Fall und unabhängig von der Stellungnahme der für die Sicherheit zuständigen Organe angehört wird, bevor solche Ausnahmegewilligungen erteilt werden. Die Befürchtung, inskünftig könnten Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreordnung auch von Grossveranstaltungen, wie zum Beispiel dem WEF (*World Economic Forum*), ge-

währt werden, hat sich, wie der KEVU detailliert ausgeführt worden ist, als unbegründet erwiesen.

Zur EURO 08: Trotz klarer Festlegung im Rahmen der VIL-Revision sollten gemäss den Vorstellungen des Bundes während dieser sportlichen Grossveranstaltungen Sicherheitsgründe für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreordnung plötzlich keine Rolle mehr spielen. Der Regierungsrat hat gegen diesen Kurswechsel protestiert, musste sich aber dem faktischen Druck beugen. Nach dem Anpfiff hat sich die Volkswirtschaftsdirektion auf die Einhaltung der allgemeinen und der von ihr verlangten Auflagen konzentriert. Die Bilanz dieser drittgrössten Sportveranstaltung der Welt bezüglich Sperrzeitflüge in Zürich wurde vor der Kommission detailliert vorgebracht. Man kann sagen, dass sich die Sperrzeitflüge, gemessen an der Grösse der Veranstaltung, gemeinhin in verträglichen Grenzen hielten. Das hat letztlich damit zu tun, dass Bern weiss, dass die Zürcher Regierung ihre Pflicht zur Aufsicht und die Einhaltung der Nachtflugordnung mit Engagement verfolgt hat.

Damit sind wir wieder beim Anfang unseres zitierten Leitsatzes, den die KEVU und wohl auch der ganze Rat gerne hören und verwirklicht sehen. Der Regierungsrat ist absolut nicht willens, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes am Flughafen Zürich hinzunehmen. Falls nötig wird er sich auch in Zukunft mit Nachdruck zur Wehr setzen. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der vorberatenden Kommission, dieses dringliche Postulat als erledigt abzuschreiben.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich kann es drehen und wenden, wie ich will, nach meinem Wissen wurde kein einziger der Sperrzeitflüge aus Sicherheitsgründen durchgeführt. Die EURO 08 war simpel und einfach der Schuhlöffel für die Revision der Verordnung der Infrastruktur der Luftfahrt. Die ganze Argumentation rund um die Sicherheit war eine grosse Nebelpetarde, damit sich Bundesrat und BAZL mehr Kompetenzen auf Kosten der Bevölkerung in der Flughafenregion zuschanzen konnten. Der Regierungsrat, respektive Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer hat die Vorgänge im Detail geschildert, sowohl in der Interpretation wie auch im Postulat. Dafür besten Dank. Das führt dazu, dass wir den LUPRO, den Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz des Bundesrates aus dem Jahr 2004 heute in einem ganz anderen Licht sehen. Die seitenlangen Ausführungen zu

Safety und Security im LUPPO sind Makulatur. Sie, Regierungsrätin Rita Fuhrer, haben das Flughafendossier damals übernommen mit dem Anspruch, dass die Bevölkerung wieder mehr Vertrauen in die Luftfahrtpolitik bekommt. Mit den Täuschungsmanövern bei der Revision der Verordnung wurde viel Geschirr zerschlagen. Möglicherweise können Sie einen Teil davon wieder flicken, wenn Sie die Massnahmen präsentieren, mit denen Sie die Einhaltung des ZFI-Plafonds erreichen wollen. Sie werden aber sicher verstehen, dass wir dann nicht fragen werden, was der Regierungsrat will, sondern was der Bund zulassen wird.

Die Vorgänge rund um die Lockerung der Nachtflugsperrung während der EURO 08 haben uns gezeigt, dass unser Misstrauen in die Luftfahrtpolitik des Bundes berechtigt ist. Die Art und Weise, wie die Verordnung revidiert wurde und damit die Lockerung der Nachtflugsperrung für die Euro 08 durchgesetzt wurde, war ein Lehrstück in Luftfahrtpolitik der besonderen Art. Wir haben die Lektion begriffen. Das Gleiche gilt übrigens auch dafür, wie der Bund respektive Bundesrat Moritz Leuenberger sich zum ZFI äussert, nämlich dass das ignoriert wird. Sie schreiben im Bericht zum Postulat, dass der Regierungsrat nicht willens ist, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes am Flughafen Zürich hinzunehmen. Hiergegen wird sich der Regierungsrat, falls nötig, auch weiterhin zur Wehr setzen. Sie hören das vielleicht jetzt zum zweiten Mal, diesen Satz haben wir alle in der KEVU mit Leuchtstift angestrichen, er wird in diesem Saal noch des Öfteren zitiert werden.

Wir stimmen der Abschreibung des Postulates zu. Mit der Antwort auf die Interpellation sind wir nicht zufrieden, und Sie, Regierungsrätin Rita Fuhrer, wohl auch nicht. Aber trotzdem besten Dank für die Ausführungen.

Priska Seiler (SP, Kloten): Die EURO 08 ist Geschichte. Insgesamt gab es in dieser Zeit 61 Flugbewegungen während der Nachtflugsperrre. Sonst wurden im Jahr 2008 aber keine solchen Ausnahmegewilligungen mehr erteilt. Der Regierungsrat listet in der Postulatsantwort nochmals die Ereignisse rund um diese Ausnahmegewilligungen auf. So wie es aussieht, wurde der Kanton Zürich vom Bund tatsächlich über den Tisch gezogen und vor vollendete Tatsachen gestellt. Die Empörung darüber ist in der Postulats- wie auch in der Interpellationsantwort spürbar. Doch wie schon erwähnt: Das ist bereits Historie. Wir können uns immer noch über das Verhalten des Bundes aufregen, ausser flattrigen Nerven bringt das aber nichts mehr. Also kann man das alles getrost ad acta legen, schliesslich wurde ja alles nicht ganz so schlimm wie befürchtet. Es erstaunt Sie sicher nicht, dass ich damit nicht vollständig einverstanden bin. Uns Postulantinnen und Postulanten ging es in erster Linie nämlich gar nicht ausschliesslich um die Aufweichung des Nachtflugverbotes während der EURO 08, sondern um die schon erwähnte Ergänzung im Artikel 39 der Verordnung Infrastruktur Luftfahrt, mit welcher das BAZL neuerdings selber Ausnahmegewilligungen erteilen kann für Anlässe von internationaler Bedeutung – wir haben es schon gehört –, wenn Sicherheitsgründe vorliegen. Diese Verordnung ist immer noch gültig, auch nach dem Jahrhundertereignis EURO 08. Der sympathische Fussballanlass sollte wohl dazu dienen, dass die Aufweichung des Nachtflugverbotes in Zukunft besser akzeptiert und sozusagen «normal» wird. Es macht für mich auf alle Fälle den Anschein danach.

Das unguete Gefühl, dass mit dieser Ergänzung in der Verordnung die Nachtruhe auf Dauer eben doch sukzessive angeknabbert wird, bleibt. Und es bleibt auch weiterhin beunruhigend, dass die Zürcher Regierung diese Änderung der Verordnung sogar ausdrücklich guthiess. Am Beispiel der EURO 08 – Robert Brunner hat es schon erwähnt – konnte man nämlich bestens sehen, dass die sogenannten «Sicherheitsgründe», die es braucht, damit eine Sonderbewilligung überhaupt erteilt wird, Scheinargumente sind. Ausser einer Kamikaze-Fluggesellschaft fliegt wohl keine Fluggesellschaft besoffene, gewalttätige Hooligans aus. Und die Interpretation, was denn Anlässe von internationaler Bedeutung sind, lässt auch weiterhin viel Spielraum zu, meiner Meinung nach zu viel. Da hätte ich mir nach wie vor Gegenwehr von der Regierung gewünscht. Immerhin muss die Volkswirtschaftsdirektion nun bei solchen Sonderbewilligungen angefragt werden. Ich glaube aber kaum, dass dies nützen wird, die Bevölkerung

nachhaltig und effektiv vor Fluglärm in der Nacht zu bewahren. Die Nachtruhe ist das wertvollste Gut, wenn es darum geht, die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen. Jede Aufweichung der Nachtflugsperrre ist grundsätzlich eine zu viel; manchmal lässt es sich aber nicht vermeiden. Das sollten aber unbedingt seltene Ausnahmen bleiben.

Wir sind damit einverstanden, dass das Postulat abgeschrieben wird. Ein Ergänzungsbericht bringt uns nicht weiter. Aber die letzte Passage in der Postulatsantwort sehe ich ganz klar als Verpflichtung der Regierung der Bevölkerung gegenüber an. Sie wurde schon zitiert und ich möchte sie wirklich vorlesen, sie ist mir ganz wichtig, ich habe sie auch mit Leuchtstift markiert: «Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Regierungsrat, die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion dem Bundesrat und dem BAZL gegenüber klar und wiederholt, sowohl schriftlich als auch mündlich sowie unter Information des Kantonsrates und der Öffentlichkeit aufgezeigt haben, dass der Regierungsrat nicht willens ist, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes am Flughafen Zürich hinzunehmen. Hiergegen wird sich der Regierungsrat, falls nötig, auch weiterhin zur Wehr setzen.» Das ist ein Wort! Da bleiben wir dran. In diesem Sinne: Abschreibung des Postulates.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Auch ich habe mit dem Leuchtstift markiert. Die drittletzte Zeile des regierungsrätlichen Berichts zum Postulat sagt tatsächlich alles aus: «Der Regierungsrat ist nicht willens, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes hinzunehmen.» Das ist klar, das ist glasklar! Die Ausnahmen bei der EURO 08 dürfen also kein Präjudiz darstellen für Ausnahmen im Rahmen der gültigen Verordnung. Wir nehmen den Regierungsrat beim Wort. Das heisst: Im Zweifelsfall darf kein Gesuch an den Bund gerichtet werden. Glasklar ist nun auch: Der Bund ist in seiner Luftverkehrspolitik nicht berechenbar, ihm ist nicht zu trauen. Die Anliegen, die Zürcher Bevölkerung vor Fluglärm möglichst optimal zu schützen, werden beim Bund, beim BAZL schnell übergegangen. Das mahnt zur Vorsicht, zum Beispiel beim SIL-Prozess (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*).

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Wir sprechen ja primär über die EURO 08 und die Ausnahmegewilligungen. Hier hat der Regierungsrat ganz klar gesagt, dass er sich gewehrt hat dagegen. Wir glauben ihm. Wir glauben ihm auch, wenn er sagt, dass er in Zukunft keine

Aufweichung des Nachtflugverbotes vornehmen will. Auf der andern Seite wussten wir schon bei der Abstimmung über die Privatisierung, dass der Bund das Sagen hat in Zukunft. Und wir wissen eigentlich schon lange, dass der Bund nicht das macht, was wir wollen, sondern er hat eine andere Sichtweise. In diesem Sinne sind wir aber mit der Antwort der Regierung zufrieden, die sich für den Kanton Zürich und seine Bevölkerung einsetzt, wenn es um den Lärmschutz geht, und dabei den Flughafen trotzdem leben lässt. Ich glaube, wir dürfen hier tatsächlich nicht gross bei der Regierung reklamieren, sondern müssten, wenn schon, in Bern reklamieren. Aber da hat es andere Parteien, die direk-teren Zugang haben, als wir das haben.

In diesem Sinne sind wir für Abschreibung des Postulates.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Es ist schön und erfreulich, von der Regierung zu hören, dass sie sich gegen die schleichende Aufhebung des Nachtflugverbotes zur Wehr setzen will. Ich bin gespannt, wie das konkret aussehen soll. Der Tatbeweis muss noch folgen. Wir von der EDU erwarten jetzt nicht nur ein Lippenbekenntnis zugunsten der Flughafenbevölkerung, sondern verbindliche Fakten und Beschlüsse. Geradezu lächerlich als Begründung für die bewilligten Nachtflüge war das Argument, dass viele Matchbesucherinnen und -besucher keine Übernachtungsmöglichkeiten gefunden hatten. Denn laut Zürich Tourismus hatte der Juni 2008 eine ganz schlechte Hotelbettenauslastung. Da frage ich mich natürlich schon, wem diese EURO, ausser der UEFA, etwas gebracht hat, wenn nicht mal die Hotels profitieren konnten. Für die Zukunft fordern wir unmissverständliches Handeln der Regierung, um weitere handstreichartige Entscheidungen des Bundes zu verhindern. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Das Nachtflugverbot am Flughafen Zürich, schon oft thematisiert, schon oft debattiert. Das Anliegen zum Schutz der Bevölkerung ist sicher berechtigt, erfährt im «ZFI plus» (*Zürcher Fluglärm-Index*) eine entsprechende Gewichtung und schlägt sich sehr stark in dessen Berechnung nieder. Nicht vergessen sollten wir aber die Tatsache, dass der Flughafen Zürich im internationalen Vergleich eine restriktive Nachtflugsperrung besitzt.

Zum Postulat und zur Interpellation. Wollen wir diese Vorstösse doch etwas sportlich betrachten! Das Postulat kann mit dem Eiskunstlauf verglichen werden. Beim sonntäglichen Schaulaufen – nur noch für

die Medien und ein breites Publikum – befinden wir uns jetzt. Der Wettkampf ist vorbei. Die künstlerische, ausdrucksstarke Seite dieser Sportart wird zelebriert. Das Pflichtprogramm und die Kür, der Wettkampfteil, sind bereits absolviert. Titel und Medaillen sind vergeben. In unserem Fall heisst das: Die Pflicht sind der SIL und das Betriebsreglement. Dort ist der Titel schon vergeben, die Zuständigkeiten sind es auch; diese liegen beim Bund. Und die Kür haben wir im November 2007 absolviert mit der Abstimmung zum «ZFI plus». Der Souverän hat entschieden.

Zur Interpellation [150/2008](#). Nun, im Vorfeld der EURO 08 wurde eine Vielzahl von Vorstössen eingereicht. Sportlich gesehen sind wir nicht einmal mehr in der Nachspielzeit, sondern beim Rückblick und der Zusammenfassung am Sonntagabend. Es fehlt vielleicht die Hauptperson. Es ist ein Bundesrat aus dem Kanton Zürich, ich nenne ihn gern den «Roten Moritz» (*Bundesrat Moritz Leuenberger*). Und statt Interpellationen und Postulate einzureichen, könnte die grösste oder die zweitgrösste Fraktion der linken Seite in diesem Rat direkt auf ihren Bundesrat zugehen und ihn vielleicht zum Rücktritt auffordern. Dann könnte man das Problem von Neuem angehen. Wir hätten dann vielleicht bessere Lösungen und der Weg wäre offen.

Abschliessend: Das Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden und die Interpellation braucht keinen weiteren Kommentar.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Wir behandeln heute einen Ladenhüter oder Geschichte oder wie Sie das nennen wollen. Im Flughafen-gesetz vom 12. Juli 1999 ist der Schutz der Bevölkerung vor den lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes festgelegt. Das gilt insbesondere auch für den Fluglärm. Der ewige Streit um den Nachtfluglärm respektive die strikte Einhaltung der Nachtruhezeit kommt nicht von ungefähr. Die eigentliche Ruhezeit wäre ja von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Nun kommt es ja drauf an, wie man diese Ruhezeit messen soll. 22.00 Uhr kann ja durchaus heissen, dass die Startzeit um 23.00 Uhr ist. Es ist offensichtlich eine Frage des Standpunktes oder wie man rechnet. Aber eine Aufweichung dieser Ruhezeit ist sicher nicht akzeptierbar.

Bei diesem Postulat geht es aber nicht nur um die Einhaltung der Ruhezeit in der Nacht, sondern um die Lockerung der Nachtflugverordnung bei besonderen Anlässen von nationaler Bedeutung, sei dies bei Fussballspielen oder bei den jährlich wiederkehrenden WEF-

Veranstaltungen. Die Unstimmigkeiten und Ungereimtheiten bei der Erteilung der Ausnahmen bei der Euro 08 zwischen dem Bund und dem Kanton waren nicht zu überhören. Dass unsere Regierung über das Vorgehen des BAZL verärgert war, ist verständlich. Es ist aber auch angezeigt und es hat auch gezeigt, dass unsere Regierung behutsam mit der Regelung der Ausnahmegewilligungen umgeht. Ich habe in diesem Punkt auch Vertrauen in unsere Regierung. Weniger Vertrauen habe ich in das BAZL. Der grösste Teil der Bevölkerung in der Flughafenregion hat denn auch Verständnis für die Ausnahmegewilligungen während der EURO 08 gezeigt. Es ist etwas müssig, nun im Nachhinein nochmals auf Details hinzuweisen und diese aufzuzeichnen. Polemik ist überhaupt hier nicht angesagt. Durchaus ist ja auch ein Verständnis bei der WEF-Veranstaltung, die insgesamt doch 1000 zusätzliche Flugbewegungen verursachte, erfreulicherweise aber dieses Jahr keine Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreverordnung beansprucht hatte. Das werde ich doch als positives Zeichen werten.

Wir zählen darauf, dass die Nachtflugverordnung strikte eingehalten wird und Ausnahmegewilligungen wirklich für Ausnahmen gelten, vor allem dann, wenn es um die Sicherheit geht, und dann, wenn ein nationales Interesse im Vordergrund steht.

Wir stimmen der Abschreibung zu.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Wir Grünliberalen freuen uns über das Bekenntnis der Regierung gegen die schleichende Aufweichung der Nachtflugsperrung. Falls notwendig, werden wir sie daran erinnern. Regierungsrätin Rita Fuhrer hat an einer Medienkonferenz ausgeführt, dass der Kanton Zürich ausgetrickst wurde. Wir sehen das weniger dramatisch. Es ist vielmehr so, dass hier einmal die Regierung spürte, was wir immer kritisieren, nämlich dass die Verantwortung hin und her geschoben wird und man sich zu wenig ernst genommen fühlt. Aber leider krankt die Flughafenpolitik im Allgemeinen daran. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2009 zum dringlichen Postulat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass allein der Umstand, dass eine Veranstaltung von einer sehr grossen Zahl von Menschen besucht werde, nicht genüge für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung, wenn es nicht gleichzeitig ein Sicherheitsrisiko darstelle. Nach Auffassung des Regierungsrates sei es zudem unannehmbar, dass Ausnahmen möglich sind, die nicht aus Sicherheitsgründen erteilt werden. Beide Aussagen begrüessen wir.

Der Regierungsrat erachtet das Vorgehen des Bundes umso mehr als unannehmbar, als den Organisatoren der EURO 08 und den beteiligten Bundesstellen bereits seit längerer Zeit hätte klar sein müssen, dass viele Matchbesucherinnen und -besucher keine Übernachtungsmöglichkeit in der Schweiz haben werden und deshalb im Anschluss an die von ihnen besuchten Spiele nach Hause fliegen wollen.

Der Regierungsrat liess den Bundesrat wissen, dass ein Verzicht auf die zusätzlichen Nachtflüge von der breiten Öffentlichkeit im In- und Ausland kaum verstanden würde. Glauben Sie mir, in Finnland gibt es sehr viele Leute, die nicht verstehen, weshalb ein solcher Anlass durchgeführt werden muss und die Gäste nach dem Hauptgang nicht bleiben, sondern das Haus fluchtartig verlassen wollen. Insofern teilen wir die Ansicht der Regierung nicht, dass eine auf die EURO 08 massgeschneiderte und auf diesen Anlass beschränkte Sonderverordnung des Bundes, die von Anfang an den ausgewiesenen Bedürfnissen der verschiedenen Gruppen Rechnung getragen hätte, von weiten Teilen der Bevölkerung in den davon betroffenen Kantonen verstanden und akzeptiert worden wäre. Es ist nicht zu verstehen, dass Mannschaften in Zürich spielen, aber im Tessin logieren und dann glauben, ein Anrecht auf einen Rückflug zu haben. Es hätte sehr wohl Platz gehabt für die Mannschaften in Zürich oder in der näheren Umgebung zu übernachten. Es ist schon erstaunlich, dass man ein schlechter Gastgeber sein soll, wenn man die Gäste bittet, nach dem Hauptgang zu bleiben.

Gemäss Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt Absatz 2 von Artikel 39 können bei bedeutenden Anlässen mit internationaler Beteiligung Ausnahmegewilligungen für Flüge zur Nachtsperrezeit aus Sicherheitsgründen geradezu zwingend sein. Zum Glück sind die Zürcher Stadien nicht genügend gross für wirklich sogenannte «grosse Fussballspiele». Finden solche Anlässe in Zürich nicht statt, müssen keine Fangruppen nach Spielende sofort nach Hause geflogen werden. In diesem Sinne kann heute das Postulat abgeschrieben werden. Bei der Einreichung war es aber sowohl dringlich als auch wichtig. Wir werden in Zukunft dranbleiben.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Sowohl in seinem Beschluss vom 13. Februar 2008 als auch im Bericht und Antrag vom 28. Januar 2009 wurde auf die rechtlichen und auch die tatsächlichen Hintergründe der hier zur Diskussion stehenden Problematik genügend hingewiesen.

Darüber hinaus hatte die Regierung im Rahmen der Interpellation [150/2008](#) betreffend Lockerung der Nachtflugordnung während der EURO 08 die Gelegenheit, die Vorgeschichte der EURO 08 unter dem Aspekt der Flüge zur Nachtsperrezeit zu rekapitulieren. Dabei haben wir Sie über den intensiven mündlichen und auch schriftlichen Verkehr, der zwischen dem Kanton Zürich und Bern stattgefunden hat, detailliert in Kenntnis gesetzt.

Zum vorliegenden dringlichen Postulat halte ich zusammenfassend nur noch Folgendes fest: Die Revision der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, insbesondere der neu geschaffene Absatz 2 von Artikel 39d, soll bei bedeutenden Anlässen mit internationaler Beteiligung Ausnahmegewilligungen für Flüge zur Nachtsperrezeit aus Sicherheitsgründen ermöglichen. Die in der Begründung zum vorliegenden Postulat geäußerte Befürchtung, inskünftig könnten auch Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreordnung für Grossveranstaltungen – wie beispielsweise den WEF – gewährt werden, hat sich, worauf der Regierungsrat immer hingewiesen hat, als unbegründet erwiesen. Insgesamt verursachte das WEF 2009 am Flughafen Zürich über 1000 zusätzliche Bewegungen, also Starts und Landungen, diese aber während des Tages. Gestützt auf den neuen Absatz 2 von Artikel 39d VIL wurde während des WEF 2009 keine einzige Ausnahmegewilligung von der Nachtsperreordnung in Zürich erteilt. Es wurde aber auch keine beantragt.

Zur EURO 08 nur so viel: Tatsächlich sollten, trotz klarer Festlegungen im Rahmen der VIL-Revision, gemäss den Vorstellungen des Bundes während dieser sportlichen Grossveranstaltung Sicherheitsgründe für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen von der Nachtsperreordnung plötzlich keine Rolle mehr spielen. Regierungsrat und Volkswirtschaftsdirektion haben gegen diesen unverständlichen Kurswechsel lautstark protestiert. Die Situation war besonders ärgerlich, weil der Regierungsrat als für den Flugverkehr verantwortlich wahrgenommen wird, während der Bund reglementiert oder Fakten schafft. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat hierüber ausführlich Bericht erstattet. Ich verzichte deshalb auf eine Wiederholung unserer zahlreichen mündlichen und schriftlichen Vorstösse in Bern. Letztlich haben wir uns aber dem faktischen Druck gebeugt, weil ein Verzicht auf die EURO-08-bedingten Sperrflüge von der breiten Öffentlichkeit im In- und Ausland nicht verstanden worden wäre, vor allem zu diesem späten Zeitpunkt, bei dem wir dann den Entscheid fällen mussten. Auch wollten wir nicht, dass Tausende von Fans, die hier keine Un-

terkunft mehr fanden, nämlich zum Zeitpunkt der Diskussion, hätten büssen müssen, dass es der Bund bei der Vorbereitung des Dossiers «Sperrzeitflüge während der EURO 08» an der nötigen Umsicht und der sorgfältigen Planung fehlen liess. Es war tatsächlich so, dass laut Statistik im Juni noch Hotelbetten frei waren. Die Statistik gibt aber auch Auskunft darüber, welche Hotelbetten noch frei waren. Alle günstigen und einigermaßen bezahlbaren waren ausgebucht. Die sehr teuren Hotelbetten, die üblicherweise von gut betuchten Besuchern Zürichs, auch damals des Bankenplatzes Zürich, gebucht werden, waren noch frei zur EURO-08-Zeit. Aber die hätten sich die Fans der Fussballmannschaften nicht leisten können.

Nach dem Aperitif, nein, nach dem Anpfiff (*Heiterkeit*) – jetzt sehen Sie, was Regierungsräte so tun –, nach dem Anpfiff zur EURO 08 hat sich die Volkswirtschaftsdirektion auf die Einhaltung der Auflagen konzentriert. Zwei Mitarbeiter des Amtes für Verkehr haben jeden Tag die in der Nacht zuvor erteilten Ausnahmegewilligungen von der Nachtflugsperrung geprüft und täglich an den Sitzungen der EURO 08-Task Force der Flughafenpartner teilgenommen. Aus allen Stellungnahmen des Regierungsrates geht hervor, dass der Regierungsrat und die Volkswirtschaftsdirektion nicht willens sind, eine schleichende Aufweichung des Nachtflugverbotes am Flughafen Zürich hinzunehmen. Falls nötig, werden wir uns auch in Zukunft vernehmlich zur Wehr setzen.

Namens des Regierungsrates beantrage ich Ihnen deshalb, das vorliegende dringliche Postulat [18/2008](#) als erledigt abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Wir kommen zur Abschreibung des Postulates. Die vorbereitende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das Postulat 18/2008 ist abgeschrieben.

Die Geschäfte 5 und 6 sind erledigt.

7. Gesamtkonzept für die Tourismusförderung und Investitionsplanung im Areal Schloss Laufen (Rheinfall)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 1. Oktober 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [264/2007](#) und geänderter Antrag der WAK vom 12. Mai 2009 [4551a](#)

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Bevor wir zum Aperitif kommen, müssen wir uns noch um den Tourismus am Rheinfall kümmern.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 29. Oktober 2007 ein Postulat überwiesen, mit dem der Regierungsrat gebeten wird, die Investitionen in die Restaurationsbetriebe Schloss Laufen auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes zur Tourismusförderung in der Rheinfall-Region und in enger Kooperation mit den anderen Beteiligten zu planen und dabei eine attraktivere Anbindung des Rheinfalls an den öffentlichen Verkehr und eine verbesserte ökonomische Wertschöpfung des Rheinfall-Tourismus anzustreben. Zur Begründung führen die Postulanten an, dass sich alle wichtigen touristischen Einrichtungen auf der Zürcher Seite des Rheinfalls im Finanzvermögen des Kantons Zürich befinden.

Es ist belegt, dass der Rheinfall zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Schweiz gehört. Aber der Besucherstrom hat in den letzten 30 Jahren um mehr als 30 Prozent abgenommen. Und der Rückgang habe sich in der letzten Zeit sogar beschleunigt. Die Verweildauer der Besucher am Rheinfall ist kurz und mehr als die Hälfte konsumiert während der Besichtigung nichts. Die Wertschöpfung des Rheinfall-Tourismus ist damit, gemessen am Potenzial, ausgesprochen mager.

Dies gilt insbesondere auch für das Schloss Laufen. Die dringende Sanierung des Schlosses Laufen solle unter keinen Umständen ohne ein gemeinsames Konzept der beiden beteiligten Kantone und der direkt betroffenen Gemeinden in Angriff genommen werden. Dabei sollten vor allem die Parkplatzbewirtschaftung, die allfällige Einrichtung von Museen und anderen Publikumsattraktionen, eine Vereinheitlichung des Zugangs zum Rheinfall und die Verlegung und Einhaltung der SBB-Haltestelle gemeinsam geregelt werden.

Im März 2009 hat Regierungsrätin Rita Fuhrer die Stellungnahme der Regierung in der WAK begründet und dargelegt, was bis jetzt unternommen wurde und was geplant ist. Das sind vor allem der Umbau und die Instandstellung des Schlosses Laufen, welche im November 2008 begonnen wurden. Das kostet 12,4 Millionen Franken. Nach der Gesamteröffnung voraussichtlich im Frühjahr 2010 werden das Schloss und seine Umgebung in neuem Glanz erstrahlen und den Besucherinnen und Besuchern ein ganzheitliches, touristisch hochstehendes Gesamterlebnis bieten.

Der Rheinfall ist ein Kantons- und Gemeindegrenzen überschreitendes Naturschauspiel. Die beteiligten Grundeigentümer in den Kantonen Zürich und Schaffhausen haben sich deshalb seit 2006 gemeinsam und intensiv darüber Gedanken gemacht, wie der Rheinfall touristisch besser genutzt werden kann. Am 1. Januar 2008 wurde dazu die Interessengemeinschaft IG Rheinfall gegründet. Zweck der IG ist es, das Rheinfallgebiet zu einer attraktiveren Tourismusdestination zu machen, um auch die Wertschöpfung zugunsten sämtlicher Grundeigentümer zu steigern. Die Grundeigentümer in der IG haben sich darauf geeinigt, eine gemeinsame Besucherführung, ein gemeinsames Ticketing und einen gemeinsamen Internetauftritt für das ganze Rheinfallgebiet in Angriff zu nehmen.

Die Mehrheit der WAK wehrt sich nicht gegen die Abschreibung des Postulates, schlägt aber dem Kantonsrat eine sogenannte abweichende Stellungnahme vor, die Sie mit der Vorlage [4551a](#) erhalten haben. Folgende Aspekte werden darin, kurz zusammengefasst, aufgeführt: Das Konzept des Regierungsrates, nach Abschluss der Renovationsarbeiten erhöhte Eintrittspreise für den Besuch eines Teils der Anlagen zu verlangen und auf die Erhebung von Parkierungsgebühren zu verzichten, überzeugt nicht. Der Zugang vom Bahnhof zum Rheinfall und vor allem auch zum «Känzeli» muss weiterhin ohne Eintrittskosten möglich sein. Die Finanzierung soll, wie auch auf der Schaffhauser Seite, über Parkgebühren erfolgen. Immerhin reisen 80 Prozent der

Besuchenden per Auto an. Die Sanierung der SBB-Haltestelle soll vom Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit dem Kanton Schaffhausen im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes mit Nachdruck vorangetrieben werden. Der Kanton Zürich soll in der IG Rheinfall eine starke und aktive Rolle wahrnehmen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der WAK Abschreibung des Postulates und Zustimmung zur abweichenden Stellungnahme des Kantonsrates.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Für mehr als 12 Millionen wird gegenwärtig die Finanzliegenschaft Schloss Laufen am Rheinfall durch den Kanton instand gestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt erhält die einzigartige Tourismusdestination eine attraktive und zeitgemässe Infrastruktur. Es entsteht ein neues Besucherzentrum mit Ticketing, Souvenirshop und Imbiss, ein Kinderspielplatz und eine Ausstellung im Nordtrakt. Der neue Erlebnisweg mit einer Doppelaufzugsanlage und dem Belvedereweg ermöglicht einen hindernisfreien Zugang zum Naturschauspiel Rheinfall. Die Besucher erwartet zudem ein neues Gastronomie- und Veranstaltungsangebot ab 2010. Die Region rund um den Rheinfall im Zürcher Weinland hält viel Grossartiges für sie bereit: Wunderschöne Landschaften laden zum Verweilen ein und kulturelle Schätze bringen sie zum Staunen.

Seit Mitte 2008 ist der Kanton Zürich zudem Gründungsmitglied der Interessengemeinschaft Rheinfall, der auch der Kanton Schaffhausen, die Gemeinde Neuhausen und die Schaffhauser Pensionskasse angehören. Der Kanton Schaffhausen ist direkt mit einem Regierungsrat in der IG vertreten; ich betone: direkt. Sie sorgt dafür, das Gebiet rund um den Rheinfall für Einheimische und Touristen aufzuwerten und in der Öffentlichkeit darzustellen. Sie steht ganz im Dienste der Besucherinnen und Besucher und arbeitet intensiv mit touristischen Partnern und Leistungsträgern zusammen.

Die aktuelle Situation am Rheinfall ist zurzeit nicht wirklich erfreulich. Täglich kommen Hunderte von Touristen an den Rheinfall. Die Gäste werden jedoch nicht als Gäste empfangen. Unordnung auf den Parkplätzen, praktisch keine oder schlechte Information über die Baustelle am Rheinfall und die Zufahrt über die A4. Auf dem Parkplatz stehen das provisorische Besucherzentrum mit Verpflegungsmöglichkeit, Souvenirangebot und eine kleine ungenügende WC-Anlage, die erst auf Druck der Weinländer Kantonsräte installiert worden ist. Ge-

schlossen sind der Schlosshof, das Restaurant, die Jugendherberge, aber auch der Zugang zum «Känzeli». Im Frühjahr 2010 wird das Schloss Laufen verspätet – ich betone verspätet um ein Jahr – neu eröffnet. Wenn Sie unter der Woche die Baustelle besuchen, sehen Sie eine praktisch menschenleere Baustelle, wirklich keine Visitenkarte für unseren Kanton Zürich. Bei der Immobilienabteilung der Baudirektion fehlen das innere Feuer und die Freude für einen schnellen und reibungslosen Bauablauf um den Rheinflall und das Schloss Laufen. Man spürt, dass der Rheinflall über 50 Kilometer vom Walcheplatz entfernt ist.

Geben Sie Gas, Baudirektor Markus Kägi und Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer, und bewegen Sie Ihre Leute in der Baudirektion aus einem SBB-Schlafwagen in einen TGV-Schnellzug! Das gilt übrigens nicht nur für das Projekt Rheinflall und Schloss Laufen. Wir Weinländer erwarten mehr Einsatz und unternehmerisches Denken im Immobilienamt und mehr Freude und Herzblut für das wichtige Projekt für den Kanton Zürich.

Nicht Teil des Projektes ist die dringend nötige Sanierung der SBB-Haltestelle «Schloss Laufen», die sich in einem gefährlichen und desolaten Zustand befindet. Auch hier wäre noch dringender Handlungsbedarf angesagt; nicht eine neue Haltestelle auf der Brücke, sondern die heutige Haltestelle beim Schloss Laufen muss saniert und den heutigen gesetzlichen Ansprüchen angepasst werden. Durch den Verzicht auf die geforderte Haltestelle auf der Brücke könnten Millioneninvestitionen eingespart werden – mit Blick auf das Budget und die Finanzplanung. Nach Abschluss der Bauarbeiten beabsichtigt die Regierung, für den Besuch der neuen Ausstellung zur Geschichte des Rheinflalls im Nordflügel des Schlosses eine Nutzungsgebühr von 5 Franken pro Besucher zu verlangen. Es ist für die Zukunft wichtig, dass die Bewirtschaftung ökologisch und betriebswirtschaftlich auch gewinnorientiert ausgerichtet ist.

Ein genaues, koordiniertes Verfahren mit dem Kanton Schaffhausen soll zu einer Gleichbehandlung der Besucher auf beiden Seiten des Rheins führen. Wie kann sonst verhindert werden, dass der grösste Teil der Touristen die Bezahlung des Eintrittspreises vermeidet und nur Gratisangebote nutzt? Wäre es angesichts der Tatsache, dass mehr als 80 Prozent aller Rheinflallbesucher auf der Strasse anreisen, nicht wesentlich sinnvoller, die Schaffhauser Lösung zu übernehmen und auch auf der Zürcher Seite die Einnahmen hauptsächlich über die Parkplatzgebühren zu generieren? Hier ist ebenfalls Handlungsbedarf

notwendig. Es sind noch viele offene Fragen ungeklärt. In kurzer Zeit muss die Parkplatzanlage auf der Zürcher Seite des Rheinflalls sowieso komplett saniert werden. Eine Planung zur Trennung der Benützung der Parkplätze zur Kirche und zum Friedhof der Gemeinde Uhwiesen und der Parkplätze für die Touristen und die Besucher des Rheinflalls kann mit einer optimalen Trennung vereinfacht werden. Der Rheinflall ist das Eingangstor im Norden des Kantons Zürich aus Richtung Schaffhausen und Deutschland. Der Rheinflall und das Schloss Laufen sind die Visitenkarte aus dem Norden für unsere Gäste im Kanton Zürich. Behandeln wir die Besucher und Touristen auch als Gäste! Der Rheinflall bietet dem Besucher das grandiose Schauspiel eines der grössten Wasserfälle Europas. Soll der Rheinflall als touristischer Höhepunkt im Kanton Zürich erhalten und wieder gefördert werden, braucht es motivierte und keine arbeitsscheuen Beamten.

Sehr geehrte Regierungsrätin Rita Fuhrer, geben Sie Ihren Leuten und vor allem denen Ihres Kollegen, des Baudirektors Markus Kägi, Feuer im Hintern – anständig ausgesprochen. Dann bin ich überzeugt, dass wir gemeinsam eine erfreuliche und gelungene Eröffnungsfeier im Jahr 2010 erleben und dann den angesprochenen Apéro gemeinsam einnehmen werden.

Gestützt auf den nicht ganz zufriedenstellenden Bericht des Regierungsrates, aber mit der optimistischen Hoffnung, dass sich der Baudirektor und Regierungsrätin Rita Fuhrer persönlich mit Vollgas der unerfreulichen Sachlage annehmen, ist das Postulat mit der Ergänzung der WAK abzuschreiben. Danke.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ich schliesse mich den kritischen Worten von Martin Farner durchaus an, möchte aber doch zunächst mit einem Dank und einer Anerkennung an die Regierung beginnen. Seit der Einreichung des Postulates vor zwei Jahren ist einiges in Bewegung gekommen am Rheinflall. Wir haben es gehört: Der Kanton Zürich ist der IG Rheinflall beigetreten. Damit vertritt er die Interessen unseres Kantons an entscheidender Stelle. Seit diesem Frühling 2009 wird gebaut, einiges getan zur Sanierung und Attraktivierung der Fis kalliegenschaft Schloss Laufen. Zudem konnte in einem Ausschreibungsverfahren ein erfahrener Pächter für die Anlagen gefunden werden, der für Kontinuität und Qualität zu garantieren scheint. Für all dies möchte ich mich im Namen des Weinlandes bedanken.

Trotzdem, die Begeisterung über den Bericht der Regierung hält sich in engen Grenzen. Weshalb? Was haben wir denn verlangt in unserem Postulat? Erstens eine Kooperation mit den relevanten anderen Teilhabern des Rheinfalls auf beiden Seiten des Rheins, zweitens ein touristisches Gesamtkonzept, vor allem aber eine verbesserte ökonomische Wertschöpfung für die Region durch den Rheinfalltourismus und drittens eine attraktivere Anbindung des Rheinfalls an den öffentlichen Verkehr.

In allen Teilbereichen bleiben gewichtige Fragen offen. Erstens: Zürich kooperiert zwar in der IG Rheinfall mit Schaffhausen, Zürich tut dies aber als eindeutiger Juniorpartner. Ich entnehme dem Protokoll des Regierungsrates vom 28. November 2007 folgendes Zitat: «Durch den Beitritt zur IG», schreibt der Regierungsrat, «kann der Kanton Zürich mit vergleichsweise geringem Aufwand ein symbolisches Zeichen mit grosser Wirkung für seine Bereitschaft zur Zusammenarbeit in einer» – man höre! – «für den Kanton Schaffhausen zentralen Angelegenheit setzen.» Damit zeigt die Regierung, was für eine marginale Bedeutung die Entwicklung des Rheinfalls und des Rheinfall-Tourismus für sie hat. Zürich ist denn auch nur mit 25 Prozent an der IG Rheinfall beteiligt. Das kontrastiert mit den hohen Investitionen in die Sanierung des Schlosses Laufen. Schaffhausen – zum Vergleich – ist weit davon entfernt, eine ähnliche Investition in ähnlicher Höhe für die Attraktivierung des Rheinfalls aufzubringen. Entsprechend – Martin Farner hat es erwähnt – präsentiert sich auch die Vertretung unseres Kantons im Leitungsgremium der IG Rheinfall. Geleitet wird es vom Schaffhauser Baudirektor, Regierungsrat Reto Dubach. Unser Kanton ist vertreten – man höre – bis Herbst 2008 mit der stellvertretenden Leiterin der Europa-Fachstelle der Volkswirtschaftsdirektion. Nicht ganz ohne Ironie: Offenbar gehört der Norden des Kantons Schaffhausen für die Regierung schon nicht mehr zum Kanton Zürich, sondern zu Europa. Seit diesem Jahr nimmt ein Portfolio-Manager im Immobilienamt die Vertretung der Interessen des Kantons Zürich wahr. Das wird der Rolle und der Bedeutung des Kantons nicht gerecht. Wir erwarten, dass die Regierung nach Abschluss des Baus, der Sanierung des Schlosses Laufen dafür sorgt, dass die Zürcher Interessen in der IG Rheinfall durch einen Regierungsrat oder durch eine Regierungsrätin oder aber eine andere hochrangige, verantwortliche Persönlichkeit wahrgenommen wird. Für die Entwicklung touristischer Gesamtkonzepte braucht es gleichwertige Partner in der Gesellschaft der Versammlung IG Rheinfall.

Zweitens: Nach wie vor fehlt ein touristisches Gesamtkonzept. Die Sanierung des Schlosses Laufen wird zwar als solches verkauft, tatsächlich sind wir aber weit davon entfernt, ein solches zu haben. Ein Gesamtkonzept müsste folgende Fragen beantworten: Wie kann die Verweildauer der Touristen erhöht werden? Wie kann die Wertschöpfung verbessert werden? Wie könnte das fantastische Kulturgut auf der Insel Rheinau, ebenfalls im Besitz des Kantons und vor einem Investitionsschub stehend, einbezogen werden in ein Gesamtkonzept? Wie könnte man einen Teil der Besucherinnen und Besucher dazu bringen, das Weinland in ihre Reise- und Ferienplanung einzubeziehen? Auf Schaffhauser Seite gibt es einen – einen! – Ansprechpartner für alle Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Tourismus am Rheinflall, einen «Mister Rheinflall» sozusagen. Auf Zürcher Seite ist dies bis heute nicht der Fall. Typisch ist dafür die Antwort des Regierungsrates auf die Frage nach den Parkplatzgebühren. Das gehöre eben nicht zum Konzept «Schloss Laufen», dafür sei eine andere Direktion zuständig. Ein initiativer Unternehmer, der im Moment prüft, ob er am Rheinflall eine Falknerei eröffnen kann und damit zur Attraktivierung des Angebotes beitragen kann, wird von einer Amtsstelle zur nächsten verwiesen. So geht man mit Investoren in unserem Kanton nicht um!

Drittens: Keine klaren Aussagen zur Verbesserung der Wertschöpfung sind in der Antwort des Regierungsrates enthalten. Vorgesehen ist ein Eintritt von 5 Franken. Das wird wenig zu einer erhöhten Wertschöpfung beitragen, weil nämlich das Besucherzentrum so platziert ist, dass es leicht umgangen werden kann. Für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs ist es praktisch gar nicht erreichbar. Viele Angebote am Rheinflall sind auch ohne Eintritt nutzbar, so der Zugang zur Schifflanlegestelle, der Kinderspielplatz, die Spazierwege; das ist auch richtig so, dagegen spricht nichts. Es macht aber die Erschliessung alternativer Einnahmequellen nötig als nur diesen bescheidenen Eintritt. Der Verzicht auf Parkplatzgebühren – mindestens vorläufig – ist eine verpasste Chance. Die Angleichung an die Schaffhauser Verhältnisse wird verpasst. Und dies, obwohl 80 Prozent aller Touristinnen und Touristen mit dem Auto anreisen und damit leicht erfasst werden können.

Vierter und letzter Punkt, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die wir in unserem Postulat angesprochen haben: Sie bleibt ungelöst. Die Haltestelle am Rheinflall ist gefährlich. Sie wird nicht saniert. Eine Sanierung oder eine Erschliessung für Familien oder Behinderte un-

terbleibt. Diese Haltestelle ist keine Visitenkarte, sie ist nur eine Zustimmung. Im Agglomerationsprogramm des Bundes hat Schaffhausen beantragt, die Haltestelle auf die Brücke zu verlegen, Martin Farner hat es angesprochen. Das tönt attraktiv, ist aber aus denkmalpflegerischer Sicht höchst umstritten und für Zürich, für uns, alles andere als eine optimale Lösung. Der Weg zum sanierten Schloss Laufen würde dadurch mehr als verdoppelt, für Gehbehinderte durch die beträchtlichen Höhenunterschiede sogar erschwert. Zudem würde der teure Doppellift, den wir jetzt bauen und der die alte Haltestelle optimal erschliessen könnte, mindestens teilweise zur Fehlinvestition.

Ich komme zum Schluss: Die Regierung bleibt, wie gezeigt, die Antwort auf wichtige Anliegen des Postulates schuldig. Wir sind deshalb ausserordentlich dankbar für die abweichende Stellungnahme, welche die WAK am 12. Mai 2009 beschlossen hat. Sie, die abweichende Stellungnahme, verlangt weitergehende Massnahmen der Regierung in allen vier genannten Bereichen. Wir werden die weitere Entwicklung am Rheinfall kritisch begleiten und stimmen der Abschreibung des Postulates in diesem Sinne trotzdem zu.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Ernsthaft zu diskutieren in Sachen Rheinfall gibt eigentlich nur der Eintrittspreis versus Parkplatzgebühr. Die Volkswirtschaftsdirektion hat offensichtlich gute Arbeit geleistet. Die Schaffhauser Lösung mit Parkplatzgebühren überzeugt mehr als ein Eintrittspreis, der auch für den Besuch des «Känzeli» bezahlt werden müsste. Es ist stossend, wenn für ein packendes Naturschauspiel, das bisher frei zugänglich war, plötzlich eine Gebühr bezahlt werden soll. Die Akzeptanz für Parkierungsgebühren ist meines Erachtens wesentlich höher. Im Vordergrund steht nicht nur der ökologische Aspekt, sondern auch die praktische Vernunft. Eine Parkierungsgebühr gibt nicht zuletzt auch ein wenig Vertrauen, weil mit der Kontrolle über die Bezahlung der Parkplatzgebühren auch eine gewisse Sicherheit, vermittelt durch das Kontrollpersonal, ausgeht. Unterstützen Sie diese Parkierungsgebühr, damit der Rheinfall kein Reinfeld ohne «h» wird. Die Zürcher Seite soll gleich attraktiv wie die Schaffhauser Seite sein.

Die EVP-Fraktion beantragt die Abschreibung des Postulates und schliesst sich der abweichenden Stellungnahme an.

Inge Stutz (SVP, Marthalen): Ich mag mich noch sehr genau an die Überweisung dieses Postulates Ende Oktober 2007 erinnern. Der Schlusssatz meines Votums lautete damals: «Die Hoffnung stirbt zuletzt.» Und sie richtete sich an den Planungsmarathon, der im Dezember 2000 seinen Anfang genommen hatte, um das Areal Schloss Laufen und den Rheinflall zu attraktivieren. Nach etlichen Vorstössen, Gesprächen und Treffen aller vier Kantonsräte des Weinlandes und den Beteiligten dieses Projektes sind die Baumaschinen nun endlich aufgeföhren. Durch den Bau einer attraktiven und zeitgemässen Infrastruktur soll nun endlich der Besucherrückgang gestoppt und gleichzeitig die Besuchsdauer verlängert werden. Ich teile jedoch die Meinung der Mitglieder der Kommission für Wirtschaft und Abgaben, dass dies mit den vorgeschlagenen Eintrittspreisen nicht möglich sein wird. Meine Vorredner haben dies schon ausführlich begründet, darum möchte ich nur nochmals auf einen mir wichtigen Aspekt hinweisen:

In den vielen Gesprächen und Treffen haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass ein solches Projekt in einer Region nur mit der Beteiligung der Betroffenen in Angriff genommen werden sollte. Gemeindevertreter, Weinbauverein, Gewerbe, Tourismusförderung, «Pro Weinland» und so weiter haben sich schon früh für die Entwicklung am Rheinflall interessiert und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit signalisiert. Aber erst nach verschiedenen Nachfragen und beharrlichem Insistieren von uns Kantonsräten kamen so nach und nach Gespräche mit Vertretern des Kantons und den erwähnten regionalen Interessengruppen zustande. Es ist mir einfach unverständlich, aus welchen Gründen der Kanton das Wissen aus dem Fundus der Bevölkerung der betroffenen Gebiete nicht von Anfang an in Anspruch nehmen kann. Es muss doch nicht zuerst Geschirr zerschlagen werden, bis regionales Wissen in einen Prozess mit einbezogen werden kann. Ausserdem ist es zwingend – auch darauf haben wir immer wieder hingewiesen –, dass der Kanton Zürich sich in der Steuergruppe der IG Rheinflall vehement für die Interessen unserer Region, unseres Kantons einsetzen sollte. Es kann doch nicht sein, dass Zürich von Schaffhausen in dieser Angelegenheit überholt wird! Die Zusammenarbeit mit Schaffhausen auch in Bezug auf ein Konzept der Eintrittspreise oder Parkgebühren ist unabdingbar, um beiden Seiten des Rheinflalls die gleichen Chancen zu geben.

Ich bitte daher die Regierung, die abweichende Stellungnahme der Kommission zu berücksichtigen, und danke bestens.

Susanne Brunner (CVP, Zürich): Der Regierungsrat hat in seinem Bericht dargelegt, dass er das touristische Potenzial des Rheinfall-Gebietes erkannt hat und eine Steigerung der Attraktivität als notwendig erachtet. Mit der Gründung der IG Rheinfall per 1. Januar 2008 ist die logische interkantonale Zusammenarbeit mit dem Kanton Schaffhausen institutionalisiert worden. Zur Steigerung der Attraktivität und somit der Wertschöpfung dient auch die Sanierung des Schlosses Laufen. Eine mit dem Kanton Schaffhausen gemeinsame Vermarktung der Destination Rheinfall erscheint aber der CVP dringend und wichtig. Auf der Schaffhauser Seite wird kein Eintritt zum Rheinfall verlangt, jedoch eine Parkgebühr. Dies sollte auf der Zürcher Seite gleich gehandhabt werden. Die Wertschöpfung soll auch mittels Parkplatzgebühren erzielt werden, besonders da das Gros der Besucher mit dem Auto anreist. Der Besuch des Rheinfalls selber, ausgenommen das Museum im Schloss, sollte weiterhin ohne Eintrittsgebühr möglich sein. Weiter erachtet es die CVP als wichtig, dass der Kanton Zürich, zum Beispiel im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes, mit Nachdruck eine Sanierung der SBB-Haltestelle verlangt.

Die CVP unterstützt den Antrag der WAK auf Abschreibung des Postulates sowie die abweichende Stellungnahme.

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard): Grundsätzlich sind wir uns ja alle einig: Das Naturschauspiel des Rheinfalls ist einmalig und soll dem Tourismus und der Region zu Attraktivität verhelfen. Nun stimmt es auch, dass in den letzten Jahren wenig bis gar nichts für einen angenehmen und attraktiven Besuch des Rheinfalls getan wurde. Eine Auffrischung der Anlagen ist dringend nötig. Es ist nun auch einmal eine Tatsache, dass der Rheinfall für die Region Schaffhausen viel wichtiger ist als für den Kanton Zürich. Es ist deshalb richtig, dass sich der Kanton Zürich als Mitbesitzer in der IG Rheinfall mitbeteilt. Auch das Restaurant «Schloss Laufen» wird momentan ja für viel Geld saniert. Man glaubt also, es sei alles auf bestem Wege. Nun, die ganze Angelegenheit ist halt doch nicht so einfach und die erste Frage ist: Wer will denn den Rheinfall aufwerten? Und warum soll er aufgewertet werden? Natürlich hat die Region – und das ist halt, wie gesagt, in erster Linie Schaffhausen – das grösste Interesse. Der Kanton Zürich ist da leider nur Mitläufer. Weitere Interessenten wären sofort da, wenn mit dem Rheinfall Geld zu verdienen wäre. Das ist aber nur in sehr bescheidenem Ausmass möglich. Auch die Anliegergemeinden haben aus finanziellen Überlegungen wenig Interesse. Vor allem ha-

ben sie kein Interesse an viel höheren Besucherzahlen, die ausser Mehrverkehr kaum etwas bringen. Da bin ich doch etwas erstaunt, wie Markus Späth plötzlich so viele Besucher will, wenn er sonst immer gegen jeden Verkehr ist. Wenn der Kanton Zürich also eine attraktive Rolle spielen will, braucht es von dieser Seite Sachbearbeiter, die mit Herzblut auch für die Sache eintreten. Leider mussten wir feststellen – das wurde bereits mehrmals erwähnt –, dass dies nicht der Fall ist und von dieser Seite kein grosser Auftritt erwartet werden konnte.

Was in der Kommission auch Anlass zu Diskussionen gab, war die Gebührenfrage. Für uns spielt das eine untergeordnete Rolle. 80 Prozent der Besucher reisen mit dem Auto an. Ob da die Parkgebühr oder ein Eintritt erhoben wird, ist für den Besucher sicher nicht matchentscheidend. Also, wir wünschen von der Regierung etwas mehr Power bei diesem Engagement. Wir verstehen das Verhalten der Interessenten, der Anliegergemeinden und möchten auch nicht, dass der Rheinfluss ganz verkommerzialisiert wird. Das Naturschauspiel soll vernünftig zugänglich sein und sich angemessen präsentieren.

In diesem Sinne sind wir für Abschreibung des Postulates.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Auch die Grünen stimmen der Abschreibung dieses Postulates zu und unterstützen die abweichende Stellungnahme der WAK-Mehrheit.

Das «Produkt Rheinfluss» ist offensichtlich schlecht am Markt positioniert. Das wurde erkannt. Es sind Bestrebungen im Gang, die Bauarbeiten und so weiter laufen im Kanton Zürich. Der Kanton Schaffhausen ist an der Arbeit. Also mindestens das eine der vier «P» des Marketings, «Product, Place, Price and Promotion», ist in Angriff genommen, das vierte hiermit auch: «Promotion», dafür sorgt mindestens dieses dringliche Postulat. Der Rheinfluss wird sicher auch in der öffentlichen Wahrnehmung wieder besser verankert.

Nun ist die Frage, ob das, was hier geschieht, auch das Richtige ist. Und in einem Punkt können wir als Grüne sicher sagen: Ja. Die Kantone Schaffhausen und Zürich sind nicht der möglichen Versuchung erlegen, bei einer Neupositionierung des Produktes «Rheinfluss» irgendeine Art «Mini-Disneyland» hinstellen zu wollen. Das ist sinnvoll. In einem anderen Punkt wäre es allerdings auch sinnvoll, in die Zukunft zu schauen und eine Art qualitativen Tourismus zu fördern, und dazu gehört ganz zentral eben die Frage der Parkierungsgebühren. Es ist nicht einzusehen, dass auf Zürcher Seite auch künftig noch eine

Art Gratiswartesaal für die automobilen Blechlawine bereitstehen soll. Sie haben es gehört, 80 Prozent der Besucherinnen und Besucher kommen mit dem Auto an den Rheinfluss. Das ist sicher keine konstante Zahl, sondern abhängig von den Anreizen, die gesetzt werden. Eine Parkierungsgebühr ist ein Anreiz. Und ich höre sehr gut und sehr beruhigt die Stimmen aus dem Weinland, die sagen: «Wir wollen gerne ein qualitativ gut entwickeltes Tourismusangebot, aber wir warnen davor, dieses Ziel nur quantitativ zu verstehen. Denn dieses quantitative Verstehen hätte automatisch den bereits erwähnten Mehrverkehr zur Folge, wenn, ja wenn eben nicht die Rahmenbedingungen sinnvoll gesetzt werden. Und dafür ist die abweichende Stellungnahme der WAK der richtige Zugang. Es sind die Parkierungsgebühren dort zu erheben.

Das wäre ein Schritt erstens mal in Richtung einer nachhaltigeren Tourismusnutzung dieser Naturperle Rheinfluss, indem nämlich dann der Anteil der automobilen Gäste nicht mehr auf 80 Prozent, sondern mit sinkender Tendenz festzustellen wäre. Und es wäre zweitens auch ein Signal und ein Schritt in jene Richtung, in die zukunftsweisenderweise auch die zürcherische Gesetzgebung hoffentlich geht, nämlich dass öffentliche Anlagen mit grosser Nachfrage, mit grossem Publikumsinteresse über Parkierungsgebühren als Steuerungsinstrument für die Mobilität funktionieren.

In diesem Sinne nochmals: Zustimmung zur Abschreibung und Zustimmung zur abweichenden Stellungnahme aus den Reihen der Grünen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist tatsächlich ein Geschäft, das in der Volkswirtschaftsdirektion, aber zum grossen Teil heute auch in der Baudirektion angesiedelt ist. Beispielsweise hat auch die Vertretung in der IG Rheinfall gewechselt zur Federführung in der Baudirektion. Selbstverständlich sind auch die Baugeschäfte, die jetzt dort getätigt werden, in der Baudirektion. Ich werde trotzdem hier Antwort geben, denn der Vorstoss handelt vom Tourismus am Rheinfall. Und Tourismusfragen sind in der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt oder zumindest ist die Koordination bei uns angesiedelt. Ich werde im Weiteren Ihre Äusserungen meinem Kollegen, Regierungsrat Markus Kägi, weitergeben.

Die im Postulat formulierten Anliegen der Postulanten und auch die im Entwurf für eine abweichende Stellungnahme enthaltenen zusätzlichen Forderungen sind inzwischen nach unserer Ansicht im Rahmen des Möglichen erfüllt. Der Kanton Zürich baut im Schloss Laufen. Er baut für 12,14 Millionen Franken um und arbeitet in der Interessengemeinschaft IG Rheinfall mit den anderen Grundeigentümern am Rheinfall zusammen, um die touristische Attraktivität und die ökonomische Wertschöpfung des Rheinfalls zu steigern. Es ist zwar schön, wenn Sie überall Regierungsräte als Vertreter der Anliegen des Kantons Zürich in den Sitzungen sehen wollen. Die IG Rheinfall sitzt häufig und jeweils über mehrere Stunden. Aber ich akzeptiere keinesfalls die Kritik an der Vertreterin der Volkswirtschaftsdirektion in der IG Rheinfall. Sie zieht zwar keine Show ab, falls Sie das als Auftritt bezeichnen wollen, aber sie ist sehr kompetent. Sie kennt das Geschäft übrigens in- und auswendig, und zwar alle Teile des Geschäfts, auch diejenigen, die nicht in der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt sind. Sie koordiniert. Und vor allem setzt sie sich engagiert für den Tourismus am Rheinfall ein. Was wollen Sie also mehr? Es geht bei der IG Rheinfall ja auch um die Vermarktung des Rheinfalls als Tourismusattraktion und nicht um Bauten.

Der Kanton Zürich setzt sich ausserdem gemeinsam mit dem Kanton Schaffhausen, der ein grosses Interesse hat und dieses auch vertritt, für eine Sanierung der SBB-Haltestelle und für ihre Verschiebung auf die Rheinfallbrücke ein. Von dieser Verschiebung haben wir vonseiten des Kantons Zürich eigentlich keine Vorteile zu erwarten, wir machen aber trotzdem mit zugunsten des Rheinfalls – der Blick auf den Rheinfall wäre tatsächlich schön – und auch zugunsten des Kantons Schaffhausen. Die Forderungen des dringlichen Postulates sind damit erfüllt.

Einzig die Forderung der Postulanten nach Gratiszugang zum «Känzeli», also dem unmittelbarsten Zugang zum Rheinfall auf der Zürcher Seite, kann und soll vom Gesamtkonzept des Regierungsrates nicht erfüllt werden. Dafür gibt es gute Gründe, welche schon wiederholt dargelegt worden sind, unter anderem auch in der Antwort auf die dringliche Anfrage [134/2009](#).

Es tut mir leid, wenn die Umbauten am Schloss Laufen zu Unannehmlichkeiten führen. Diese sind aber temporär. Und ich bitte Sie, Markus Späth, interessierte Investoren an Herrn Assfalg (*Markus Assfalg*), Leiter der Standortförderung, zu verweisen. Er wird diesen weiterhelfen. Und vor allem wird er die Stellen koordinieren. Das wäre die richtige Stelle.

Ich bin zuversichtlich, dass dem Rheinfall in der schweizerischen und der weltweiten Tourismuslandschaft schon bald der Stellenwert zuteilwird, der ihm eigentlich gebührt. Lassen Sie uns deshalb unsere Kräfte zur Verwirklichung dieses Ziels einsetzen und nicht weiter verzetteln.

Ich beantrage, das dringliche Postulat [264/2007](#) als erledigt abzuschreiben und auf eine abweichende Stellungnahme zu verzichten. Ganz herzlichen Dank dafür.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates mit abweichender Stellungnahme vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat [264/2007](#) ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Photovoltaikpanels auf Lärmschutzwänden (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. Dezember 2008 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [327/2007](#) und gleichlautender Antrag der KEVU vom 26. Mai 2009 [4570](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Auf den ersten Blick erscheinen die kahlen Wände der Lärmschutzanlagen entlang der Strassen im Kanton ideal zur Nutzung von Photovoltaikanlagen. Mit einem Expertenbericht hat der Regierungsrat eine Potenzialanalyse vorgenommen. Der Regierungsrat hält überdies fest, dass er für den Erlass von Richtlinien nur bei eigenen Lärmschutzwänden zuständig sein könnte. Der genannte Bericht beschränkt sich daher auf die Lärmschutzwände im Zuständigkeitsbereich des Kantons, nämlich entlang von Staatsstrassen. Der grösste Teil der Lärmschutzwände im Kanton Zürich gehört zum Nationalstrassennetz, das sich seit dem 1. Januar 2008 im Eigentum des Bundes befindet.

Ich fasse wichtige Punkte des Expertenberichtes zusammen: Die Anlagen sollten für eine optimale Nutzung in Richtung Süden ausgerichtet sein und dürfen wegen des Schattenwurfs fahrender LKWs nicht zu nahe an der Fahrbahn liegen. Die Lärmschutzleistung der Anlagen darf nicht verringert werden. Photovoltaikpanels reflektieren aber in der Regel den Lärm besser als die speziell strukturierten Oberflächen der Lärmschutzwände. Schliesslich müssen die Anlagen in der Nähe einer Einspeisemöglichkeit ins Stromnetz liegen, da lange Zusatzleitungen unökonomisch sind. Unter diesen Bedingungen verfügen wir heute im Kanton Zürich nur über 2,8 Kilometer für Photovoltaik nutzbare Lärmschutzwände. Weitere noch zu errichtende Lärmschutzwände würden ein Potenzial von rund 9,2 Kilometer bieten. Die Städte Winterthur und Zürich sind in diese Rechnung nicht einbezogen. Aber gerade innerorts ist die Situation trotz naher Zuleitung infolge Beschattung selten wirklich günstig. Mit allen möglichen Anlagen könnten jährlich 1,6 Gigawatt Strom erzeugt werden, was 0,2 Promille des kantonalen Strombedarfes entspricht. Soweit der Bericht des Regierungsrates.

Der Expertenbericht ist auf Wunsch der Kommission übrigens elektronisch aufgeschaltet und unter den Publikationen des Amtes für Verkehr zu finden. Teile der KEVU haben sich mit dem sehr ernüchternden Fazit nicht ganz zufriedengegeben. Sie verweisen etwa mit einem

gewissen Recht darauf, dass der technische Fortschritt bei den Photovoltaikanlagen es heute erlaubt, mit nicht ganz optimal ausgerichteten Anlagen entsprechende Leistungen zu erzielen. Trotzdem empfiehlt die ganze Kommission, das Postulat abzuschreiben; der Grossteil aus Überzeugung, dass es für die 9,2 Kilometer keine kantonalen Richtlinien braucht, zumal der Regierungsrat verspricht, den Bau von solchen Anlagen zu unterstützen, wenn sie technisch möglich und sicher sind. Die Regierung will sich auch im Falle der Nationalstrassen beim Bund einsetzen, wenn Gesuche für sinnvolle Projekte vorliegen. Rechte und Pflichten für den Bau und Unterhalt solcher Anlagen an Staatsstrassen sind im Übrigen zwischen Kanton und Betreiber festzusetzen. Ich bitte Sie also, dem Antrag der KEVU zu folgen und das Postulat als erledigt abzuschreiben. Ich beantrage im Übrigen auch im Namen der SVP die Abschreibung des Postulates. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Man kann tatsächlich das Postulat abschreiben. Autobahnen sind dank NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) Bundessache. Das schliesst nicht aus, dem Bund vom Kanton aus zuweilen gute Tipps zu geben, allerdings nicht über Standesinitiativen, noch weniger über Richtlinien. In der Sache «Photovoltaik auf Lärmschutzwänden» würde sich aber ein Tipp an den Bund auch nicht rechtfertigen. Der Aufwand wäre für diese Anlagen sehr gross, die Wirkung gering, der Bericht des Regierungsrates und der Experten zeigt dies eindrücklich auf. Was aber dereinst sinnvoll sein könnte, soll in unkomplizierter Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton unternommen werden. Erstaunt bin ich, wie die Regierung den Ortsbildschutz bemüht. Unvereinbar mit dem Ortsbild oder Landschaftschutz sind viele Lärmschutzwände selber und nicht die Photovoltaikanlagen darauf.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich möchte nur ein Zitat aus dem Regierungsrätlichen Bericht bringen, ich zitiere: «Es stellte sich heraus, dass das Potenzial für solche Anlagen an Staatsstrassen im Kanton Zürich äussert gering ist.» Somit erschöpft sich das Thema «Photovoltaikpanels auf Lärmschutzwänden». Das Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden. Weitergehende Forderungen sind nicht zu stellen.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Die FDP-Fraktion hat an der Kantonsratssitzung vom 14. Januar 2008 schon die Dringlichkeit dieses Postulates nicht unterstützt. In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat am 3. Dezember 2008 seinen Bericht veröffentlicht. Darin bestätigt er alle Argumente, die wir bereits bei der Dringlichkeit aufgeführt haben. Die FDP ist für Ökologie und somit auch für die Förderung erneuerbarer Energiefelder. Ökologie muss sich aber mit der Ökonomie vertragen. Und gerade hier erreichen wir mit diesem Postulat ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Setzen wir dieses Geld für etwas Effizienteres ein! Die FDP-Fraktion wird dieses Postulat als erledigt abschreiben.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Selten habe ich so viele technische Berichte bekommen wie im Zusammenhang mit diesem Postulat, welches wir dringlich erklärt haben im Rahmen des Vorfelds für die Eröffnung der Westumfahrung. Bei der Solartechnik tut sich viel. Und es tut sich auch viel, wenn es um nicht direkt exponierte Flächen geht, wie dies bei den Lärmschutzwänden der Fall sein kann. Es tut sich auch viel bei der Fragestellung der kostendeckenden Einspeisevergütung. Vor zwei Wochen haben wir ja diese Parlamentarische Initiative (88/2009) vorläufig überwiesen. Kombinieren wir diese zwei Fakten, so ist es möglich, nötig und sinnvoll, dass wir die Lärmschutzwände im Kanton Zürich nicht nur als Brachflächen und nicht nur als lärm-dämmende Einrichtungen anschauen, sondern als Energie erzeugende Flächen nutzen können.

Sehr richtig wird im Postulat beschrieben, dass ein Teil der Strassen jetzt Nationalstrassen sind, dass der Bund zuständig ist. Der Bund wird die Flächen der Lärmschutzwände in Zukunft auch vermehrt für die Energieerzeugung brauchen. Bei nüchterner Beobachtung auf den Staatsstrassen können die einen sagen, das sei nicht viel, andererseits müssen wir in Zukunft jede Fläche benützen, um Energie auf andere Art und Weise zu erzeugen, um die Entkoppelung endgültig hinzukriegen – weg von einer Abhängigkeit von Erdöl und von CO₂ erzeugenden Brenn- und Treibstoffen.

Wir sind sehr zufrieden, dass jetzt der Bericht von Ernst Basler und Partnern auf dem Internet aufgeschaltet worden ist. Wir erwarten noch, dass eine Publikation vonseiten der Baudirektion gemacht wird, damit auch die Anbieter, von denen ich so viele Broschüren erhalten habe, auch genau wissen, welche Strecken sie dann auch als Energie-

erzeuger benutzen können. Dies macht Sinn, und ich danke Ihnen für den kurzen Bericht.

Die SP wird das dringliche Postulat abschreiben.

Benno Scherrer (GLP, Uster): «Sonnenenergie kann theoretisch problemlos Kernenergie ersetzen. Dafür aber müssten die Dächer aller Gebäude in der Schweiz mit Sonnenkollektoren ausgerüstet werden.» So wird Axpo-Chef Heinz Karrer im Septembargespräch der «Zürcher Landzeitung» zitiert; wobei er dann noch anfügte, dass das nicht bis ins Jahr 2020 geschehen werde, aber bis 2050 Photovoltaik eine grosse Rolle spielen könne. Nun, in diesem Postulat, das abgeschrieben werden kann, ging es um die Bedingungen der Installation von Photovoltaikanlagen auf Lärmschutzwänden zur Energieproduktion und zum Lärmschutz entlang von Verkehrssträgern. Die umfassende Studie hat ergeben, dass 0,2 Promille des Strombedarfs mit solchen Anlagen gedeckt werden könnten. Wären also Dächer nicht idealer? Das Problem dort ist, dass die Eigentumsverhältnisse noch schwieriger sind als entlang von Strassen. Die einzelnen Flächen sind sehr klein und zudem geht es heute ja auch nicht darum, das Postulat zielte auf Lärmschutzwände.

Es ist so, kantonale Richtlinien bringen trotz Sympathie gegenüber der Photovoltaik nichts. Zwingend erklären können und wollen wir sie schon gar nicht. Falls ein Investor eine solche Anlage erstellen will, hat der Kanton gesagt, würde er sich kooperativ zeigen und sich, wo nötig, beim Bund einsetzen. Das hören wir gern, denn das ist sinnvoll. Wir haben das Postulat unterstützt, obwohl das Eigentum an den Lärmschutzwänden entlang von Nationalstrassen Bundessache ist. Es war richtig und sinnvoll, das zu tun. Wir haben nämlich einen umfassenden, jetzt aufgeschalteten Bericht erhalten und zur Kenntnis nehmen können. Und es ist richtig und sinnvoll, wenn der Kanton sich beim Bund bei den konkreten Projekten dafür einsetzt. Was bleibt, ist, dass Richtlinien, wenn schon, von den Bundesstellen erlassen werden müssen.

Das Postulat hat seinen Zweck erfüllt. Wir sind für Abschreibung.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung unseres Postulates mit ähnlichen Argumenten wie als er die Nichtüberweisung beantragt hatte. Der Abschreibung stehen wir nicht entgegen. Immerhin liess der Regierungsrat ein Gutachten zur

Problematik erstellen, das eigentlich die sachlichen und fachlichen Argumente endlich nachvollziehbar gemacht hat. Und sachlichen Argumenten kann man sich nicht verschliessen. Der Regierungsrat versteift sich jedoch darauf, dass nur auf Lärmschutzwänden, die vollumfänglich im Besitz und in der Bewilligungskompetenz des Kantons liegen, Richtlinien anwendbar wären, und da dies nur Lärmschutzwände entlang von Staatsstrassen seien, wo ein Potenzial von insgesamt nur circa 9,2 Kilometern vorhanden sei, eine Richtlinie nicht gerechtfertigt sei. Das kann man auch so stehen lassen, kein Problem. Die meisten Lärmschutzwände stehen aber entlang von Eisenbahnlinien und von Nationalstrassen, wo die Bewilligungskompetenz allein beim Bund liegt. Die Kantone haben aber nach wie vor ein Anhörungsrecht und zudem ist sowohl im Nationalstrassengesetz wie auch im Eisenbahngesetz verankert, dass kantonales Recht berücksichtigt wird, soweit Bau und Betrieb der Nationalstrasse beziehungsweise der Eisenbahn nicht unverhältnismässig eingeschränkt würde. Lärmschutzwände schränken weder den Strassenverkehr noch den Eisenbahnverkehr ein. Das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) scheint zudem offen zu sein für Photovoltaik auf Lärmschutzwänden und sieht sogar ein erhebliches Potenzial darin. Daher wäre es eigentlich sehr erfreulich, der Regierungsrat würde sich aktiv und beständig bei den zuständigen Bundesstellen für den Einsatz von Photovoltaikanlagen auf Lärmschutzwänden einsetzen.

In diesem Sinne stellen wir uns einer Abschreibung des Postulates nicht entgegen.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Solarpanels auf Lärmschutzwänden erzeugen Strom, ohne dass dafür wertvoller Boden oder zusätzliche Bauten nötig sind. Als wir das Postulat einreichten, stand die Erstellung von Lärmschutzwänden an der A4 durchs Knonaueramt just bevor. Heute sind sie gebaut – ohne Solarpanels. Die Regierung bezieht sich in ihrer Antwort nicht auf sämtliche Verkehrsträger, sondern nur gerade auf die Zürcher Staatsstrassen und findet wenig Potenzial. Im allerschlechtesten Fall ergäbe sich nur gerade Strom für 460 Haushaltungen. Das ist tatsächlich nicht sehr viel. Dass es für 9 Kilometer Lärmschutzwände nicht ein Reglement braucht, leuchtet unserer Fraktion ein. Wir haben vom Erledigungsantrag der KEVU Kenntnis genommen und werden uns der Abschreibung nicht widersetzen.

Doch es gibt noch einiges zu sagen. Wir lesen im regierungsrätlichen Bericht, dass das ASTRA ein erhebliches Potenzial für Solarstromerzeugung an Lärmschutzwänden entlang von Nationalstrassen sieht und dieses inskünftig ausschöpfen will. Dies ist gut, denn Solarstrom ist einheimisch und erneuerbar. Er verfügt über ein grosses Potenzial. Technische Fortschritte bringen einen höheren Wirkungsgrad und mehr Effizienz. Und es macht Sinn, Solarpanels einzusetzen, wo Wände ohnehin gebaut werden und daher zweierlei Nutzen bringen, zwei für eins bezüglich der Lärmschutzwände: Sie schlucken Lärm und sie erzeugen Strom. Das zeigen auch die Anlagen in Chur, Aubrugg und Safenwil. Die Effizienz steigt dauernd. Dank neuester Technik gelingt es, den Wirkungsgrad laufend zu erhöhen. Im Gutachten ist zu lesen, dass der Schwerpunkt der Förderung von Photovoltaik besser in den Bereich der Gebäude gesetzt wird. Hier ist das technisch-ökologische Potenzial für Stromproduktion mit Photovoltaik gross. Photovoltaik auf bestehenden Gebäuden und Infrastrukturflächen kann offenbar einen Drittel des schweizerischen Stromverbrauchs decken, auch im Kanton Zürich, wie einem Bericht des AWEL von 2006 zu entnehmen ist. Also: Der Auftrag ist klar. Kein Dach, kein Haus oder keine geeignete Wand ohne Sonnennutzung müsste die Folge sein. Noch sind die Kosten erheblich, das ist richtig. Daher braucht es Anreize für die Produzenten. Mit der vorläufigen Unterstützung der Parlamentarischen Initiative [88/2009](#) vor zwei Wochen kann der Kanton Einspeisevergütungen überall dort entrichten, wo die Gelder des Bundes nicht ausreichen. Die Bürgerinnen und Bürger sind bereit, für sauberen Strom auch etwas mehr zu bezahlen, das zeigt die Stadt Zürich. Wir können die Energiefrage nicht einzig nach finanziellen Kriterien beurteilen. Also: Solarpanels sollen gezielt eingebaut werden, dort, wo sie die nötige Wirkung erreichen, und sie sollen im Bewilligungsverfahren kulant behandelt und mit der nötigen Unterstützung gefördert werden: an Häusern, auf Dächern, an Strassen und überall, wo es Sinn macht. Das ASTRA will offenbar das grosse Potenzial entlang von Nationalstrassen ausschöpfen und nach neusten Möglichkeiten nutzen.

Die Kantonsregierung sagt in ihrem Bericht, dass sie die Erstellung und den Betrieb von Photovoltaik auf Lärmschutzwänden auch ohne Richtlinien unterstützen wird, wo dies technisch möglich ist. Das ist eine Absicht, ein Versprechen, das wir gehört haben. Wir danken für den in Auftrag gegebenen Bericht und für den regierungsrätlichen Bericht und bitten die Regierung, die im Gutachten enthaltenen Empfeh-

lungen ernst zu nehmen und die vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen. Wir danken und werden als EVP-Fraktion der Abschreibung des dringlichen Postulates zustimmen. Danke.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat [327/2007](#) ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Mehr Raum und Sicherheit für den Fussverkehr in grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs

Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur) und Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 22. Januar 2007

KR-Nr. [17/2007](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Luzius Rüegg, Zürich, hat an der Sitzung vom 7. Mai 2007 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat heute über die Überweisung zu entscheiden.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Sabine Ziegler und Willy Germann, was möchtet Ihr eigentlich mit dem nicht durchdachten Vorstoss? Möchtet Ihr, dass Bus und Tram den dicht gedrängten Taktfahrplan wegen Grünphasen der Fussgängerstreifen nicht mehr einhalten können? Bedenkt doch bitte, dass jeder zusätzliche Fussgängerstreifen die Chauffeure noch mehr unter Druck setzt und dadurch in Stresssituationen bringt, die dann eben zu vermehrten Tram- und Busunfällen führen! Kürzlich habe ich mich mit FDP-Stadtrat Andres Türler, Vorsteher VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*), betreffend Fussgängerstreifen beim Hauptbahnhof unterhalten. Auch ihm ist dieser schon lange ein Dorn im Auge, weil dieser den Taktfahrplan des ÖV immer wieder stört. Es sei einfach nicht möglich, immer noch mehr Trams und Busse einzusetzen, wenn der ganze ÖV und der Fussgängerverkehr auf einer Verkehrsebene abgewickelt werden müssen. Die Rechnung geht einfach nicht auf und verlangt nach mindestens zwei Verkehrsebenen:

einem Trassee für den ÖV und einer Unter- oder Überführung für die Fussgänger. Nur so könne der dichte und ausgereizte Taktfahrplan weiterhin funktionieren.

Leider denken unsere Mochtegernverkehrsspezialisten anders. Wofür hatte man vor Jahren Über- und Unterführungen zum Teil mit Rolltreppen und Liftanlagen gebaut, um diese heute bei viel dichtem Verkehr wieder zu schliessen? Wie beim Triemliplatz, wo trotz grosszügiger Unterführung ein Fussgängerstreifen erstellt worden ist, obwohl fünf Postautos und zwei VBZ-Buslinien verkehren, der die Busse nun blockiert und die Unfallhäufigkeit erhöht. Ist Euch die Bequemlichkeit der Fussgänger wichtiger als ein gut funktionierender Taktfahrplan mit möglichst wenigen Tram- und Busunfällen? Lasst doch bitte die wirklichen Verkehrsspezialisten mit ihren Erfahrungen arbeiten und mischt Euch nicht immer politisch ein! Ihr wollt ja sicher den dicht gedrängten Taktfahrplan beibehalten und nicht Tram- und Busfahrer und -fahrerinnen noch mehr strapazieren! Dort, wo es möglich und machbar ist, werden laufend Verbesserungen gemacht; dies ohne Eure populistischen Vorstösse. Die Passage im Sihlquai im Hauptbahnhof ist neu eröffnet und bietet ein komfortables Umsteigen. Auch in Oerlikon wird das Umsteigen attraktiver. Die Fussgänger und Velofahrer erhalten eine direkte Passage unter dem Bahnhof hindurch. Das Postulat ist deshalb abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Luzius Rüegg, ich komme da nicht aus dem Staunen heraus, was Du da konstruierst. Als wollten wir die Fussgängerströme gegen den ÖV ausspielen! Genau das Gegenteil ist der Fall. Wir haben nirgends das Wort «Fussgängerstreifen» erwähnt. Aber wenn Du UG-Nutzung erwähnst, dann liegst Du richtig, es geht in diese Richtung. Wir müssen mit dem Raum anders umgehen. Eigentlich sollten wir für die Behandlung dieses Vorstosses einen Lokaltermin im Raum Hauptbahnhof Zürich im matquai–Central machen oder noch besser in der Spitzenzeit im Hauptbahnhof Winterthur. Mit einer Anfrage ([293/2009](#)) haben wir vor einer Woche den Fuss in die Tür gestellt, dass in Winterthur nicht weiterhin unvollständig geplant oder projektiert wird. Man könnte auch zum Bahnhof Enge gehen oder an andere Bahnhöfe. Man würde erkennen, dass die Fussgängerströme zum und vom ÖV sehr dicht, oft unzumutbar lang und gefährlich geworden sind. Fussmärsche von und zu öffentlichen Verkehrsträgern sind in manchen Knoten zum unattraktivsten Element

der Transportkette geworden. Und wer den öffentlichen Verkehr attraktiver machen will, müsste bei den unattraktivsten Stellen mit Verbesserungen anfangen. Das ist eine alte Erfahrung. Es gibt auch positive Beispiele. Wir könnten zum Beispiel einen Lokaltermin in Affoltern am Albis machen, wo eine unkomplizierte Lösung gefunden wurde. Oder wir könnten den Knoten Biel studieren, wo dank EXPO etwas weitergedacht wurde.

In der ÖV-Planung spricht man viel von Kapazitätsengpässen auf dem Schienennetz. Kapazitätssteigerungen auf dem Schienennetz sind ziemlich unbestritten, aber eine finanzielle Frage – vor allem der SBB. Etwas schwieriger sind Kapazitätssteigerungen beim strassengebundenen ÖV, weil sich hier Zielkonflikte mit dem MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) ergeben. Also Luzius (*Luzius Rüegg*), wenn Du den Takt ansprichst, solltest Du einmal die Verlustzeiten wegen des MIV anschauen. Vergessen geht in diesen Diskussionen aber meistens der Fussverkehr. Dabei ist die Zahl der ÖV-Kunden markant gewachsen. Und er wird markant wachsen in den nächsten Jahren. Gleich geblieben ist fast überall der Raum für die Fussgängerströme. ÖV-Kunden und -Kundinnen wollen aber möglichst ungehindert und sicher einen Anschlusszug oder das Tram oder den Bus erreichen oder dann ungehindert zum Velo gelangen. Das wird aber immer schwieriger, gerade für schwache Verkehrsteilnehmer. Man erreicht zum Beispiel Anschlusszüge nur mit grösster Mühe und Not, Sie können das in Winterthur studieren, zum Beispiel Züge ins Tösstal. Man fühlt sich in zu kleinen, zu engen Fussgängerunterführungen beengt. Man ist grösseren Gefahren ausgesetzt. Oder man wartet zu lange vor einem Lichtsignal, um den Anschluss zu erreichen. Früher genügte zum Beispiel eine einzige Unterführung, damals, als die Züge nur etwa 100 Meter lang waren. Heute sind die Perrons und die Züge mancherorts 300 Meter lang und eine einzige Unterführung wie früher würde grössere Umwege, weniger Anschlusssicherheit bedeuten. Eigentlich müsste heute, gemessen an den früheren Standards jeder grössere Bahnhof über sechs Zugänge erreicht werden können: einen in der Mitte sowie je einen an den Perronenden auf beiden Seiten der Gleise.

Warum wird der Fussgängerverkehr in Knoten des öffentlichen Verkehrs derart marginalisiert? Das hat mit den Finanzen zu tun. Das hat mit den Kompetenzen zu tun. Für die Züge und den Bus sorgen die SBB oder der Kanton über den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), die Zugänge, die Fussgängerströme sind aber weitgehend auch Sache der Gemeinden. Heute wird der Schwarzpeter immer häufiger hin und her

geschoben. In Zürich werden mit der Eröffnung der Durchmesserlinie in den Spitzenminuten mehr Züge ankommen, massiv grössere Fussgängerströme zu den Trams oder Velos – hoffe ich auch – müssen bewältigt werden. In Winterthur kommt in der gleichen Minute auf dem gleichen Perron nicht bloss eine S12, sondern auch noch ein Fernzug an. Das hat nicht einmal ein Stadtrat in Winterthur gemerkt. Simulationen der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften zeigen die beängstigenden Folgen auf, wenn jetzt nicht schon rechtzeitig etwas unternommen wird, um diese Fussgängerströme zu bewältigen.

Der ZVV und die Regierung haben das Problem der wachsenden Fussgängerströme ebenfalls erkannt. Der Vorstoss hatte dort eine Vorwirkung. Wichtiger wäre nun eine Rückendeckung der Regierung und des ZVV durch den Kantonsrat, nicht zuletzt gegenüber den SBB und gegenüber einzelnen Gemeinden. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Vorstoss zu unterstützen.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Der Regierungsrat soll, so lautet die Forderung in diesem Postulat, in Zusammenarbeit mit den Städten und den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs aufzeigen, wo der Fussverkehr in den grössten Knoten des öffentlichen Verkehrs – das ist nicht das Triemli – verbessert werden kann. Dabei soll mehr Raum, mehr Komfort und mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen werden. Auch Fussgänger brauchen Platz, zwar deutlich weniger als Autofahrer, ja selbst deutlich weniger als Velofahrer, aber dennoch: Nicht einmal dieser geringe Platz ist immer optimal gegeben. Und so kommt es zu eigentlichen Fussgängerstaus. Für den Postulanten leiden Fussgänger bereits heute unter zu engen Platzverhältnissen in Unterführungen – er hat es ausgeführt –, auf Perrons, auf Fussgängerinseln unter Gefahren, Hindernissen, Umwegen, zu knappen Aufenthaltsräumen, zu kurzen Grünphasen sowie zu langen Wegen. Im Vergleich mit anderen Grossstädten und grossen Agglomerationen ist die Situation bei uns zwar – noch vielleicht – nicht dramatisch. Aber es ist richtig, vorausschauend zu planen. Es macht Sinn, die Interessen der Fussgänger und damit auch der Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf dem Boden, der Autofahrer nach dem Parkieren, der Velofahrer nach dem Abstellen, kurz aller, die unterwegs sind, immer wieder ins Bewusstsein zu rufen und sie bei der Planung, bei Aus- und Umbauvorhaben frühzeitig als wichtigste Gruppe zu beachten. Der Fussverkehr muss so attraktiv wie möglich sein, nicht nur aus

ökologischen, sondern auch aus gesundheitlichen Gründen; denken Sie nur an den Bewegungsmangel! Es wäre eine klassische Win-win-Situation, wenn den Fussgängern der gebührende Platz gegeben wird. Dafür braucht es als ersten Schritt den geforderten Bericht und dann daraus abgeleitete Massnahmen.

Die Grünliberalen werden das Postulat überweisen und bitten Sie, dasselbe zu tun. Danke.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Dem Fussverkehr muss tatsächlich mehr Beachtung geschenkt werden im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Dies ist jedoch die Aufgabe von SBB, ZVV und den anderen beteiligten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der Raum für den Fussverkehr ist vor allem beim Ein- und Aussteigen in den grossen Bahnhöfen im Zusammenhang mit der S-Bahn ein Problem. Dies betrifft jedoch meistens das Areal der SBB und des ZVV. Die SBB weisen auch bei jeder Gelegenheit auf die Eigenständigkeit der Befehlsgewalt auf ihrem Areal hin. Wieso hier also nicht die Verantwortung übernehmen und die Massnahmen dazu selber ergreifen? Die Kosten sind ihr Beitrag zur Förderung des ÖV. Längere Züge und ein gedrängter Fahrplan sind nicht ein Problem des Kantons, sondern eines der oben genannten Unternehmen, allen voran der SBB. Sie generieren auch die Einnahmen dazu. Die ÖV-Haltestelle darf eben nicht der Endpunkt der Überlegungen von SBB und ZVV zur Attraktivität des ÖV sein. Die zunehmenden Fussgängerströme in den grossen Knoten des öffentlichen Verkehrs sind vorhanden und zunehmend auch ein Problem, nicht zuletzt auch punkto Sicherheit. Diese Problematik und die Massnahmen dazu müssen jedoch ihre Beachtung bei den beteiligten Unternehmen SBB und ZVV finden und nicht beim Kanton. Wir lehnen das ab.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Zunächst bin ich sehr erfreut, dass Luzius Rüegg den Zielkonflikt, der sich bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vor allem bei den grossen Knoten stellt, erkannt hat. Das ist ja genau das Problem, dass einerseits die Busunternehmen, die Bahnunternehmen Raum brauchen, Platz brauchen und auf der andern Seite die Leute, die Passagiere eben auch Platz brauchen. Es geht bei diesem Postulat genau darum, dass man diese Problematik ausleuchtet, gezielt anschaut und Massnahmen entwickelt. Auch Freude habe ich daran gehabt, dass Barbara Angelsberger erkannt hat, dass

der ZVV da eine Zuständigkeit hat. Der ZVV ist eine kantonale Institution und über den Weg dieses Postulates wollen wir den Kanton und mithin auch den ZVV dazu animieren, sich des Problems auch wirklich anzunehmen. Die Grünen – das haben Sie herausgehört – überweisen das Postulat.

Massgebend für die Attraktivität des ÖV ist die Transportkette von Tür zu Tür: Zubringer, Umsteigen, Fahrzeit, Fahrkomfort als Ganzes muss schnell und komfortabel sein. Das schwächste Glied der Kette droht das Umsteigen in den Bahnhöfen zu werden. Der Kanton, der ZVV investiert viel in den Ausbau der Bahnlinien. Der ZVV investiert in neue Züge, in Doppelstöcker – viele Doppelstöcker – und verdichtete Fahrpläne. Die Gemeinden sorgen für Fusswege, Velowege, Veloparkplätze. In all diesen Bereichen wird einiges gemacht, wir sind da auf gutem Wege, auch wenn es noch etwas mehr sein dürfte angesichts der Nachfrage, die zu erwarten ist. In den nächsten Jahren werden also gottlob viel mehr Menschen in den Bahnhöfen ein-, aus- und umsteigen wollen. Diese Leute brauchen Platz auf den Perrons, genügend Unter- und Überführungen. Heute ist die Situation noch akzeptabel. Wenn wir aber diese Ausbauten bedenken, so werden wir in Zukunft die Grenzen überschreiten. Und dass diese Grenzen nicht überschritten werden, liegen primär mal im Interesse der Bahn und des ZVV. Es zeichnet sich an verschiedenen Bahnhöfen, wie etwa in Winterthur, ab, dass die Kapazitäten für die Fussgänger nicht mehr reichen. Die Folge wäre, dass Verspätungen entstünden oder die Umsteigezeiten verlängert werden müssen. Wenn wir Hunderte von Millionen in Streckenausbauten investieren, um ein paar wenige Minuten Fahrzeit zu sparen, dann ist es zwingend, dass wir in den Bahnhöfen dafür sorgen, dass beim Umsteigen nicht unnötige Minuten wieder verloren gehen.

Für die Passagiere wird im Übrigen in den Bahnhöfen auch der Komfort abgebaut: Wartehallen werden geschlossen, WCs aufgehoben, Billettschalter geschlossen. Dafür werden wir mit Werbung und Kommerz «zugemüllt». Ich kann nicht mal am Bahnhof Winterthur oder am Bahnhof Zürich warten, ohne dass ich mit irgendwelchen Werbespots über Fernsehbildschirme belästigt werde. Bei der Fussgängerkapazität handelt es sich um ein typisches Schnittstellenproblem. Niemand fühlt sich dafür verantwortlich, weder die SBB noch der ZVV noch die Gemeinden. Die Grünen fordern den Regierungsrat auf, das Problem umfassend und energisch anzugehen und die Partner

dazu zu bringen, genügend Kapazitäten für die aus- und umsteigenden Passagiere zu schaffen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die EVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat einstimmig. Ich kann es eigentlich kurz machen. Kein Taktfahrplan, keine Verdichtung der Fahrzeiten, keine Kapazitätserweiterungen nützen etwas, wenn diejenigen, die es nutzen sollen, nämlich die Personen, die Frauen und Männer, die einen Zugang dazu haben sollten, es nicht benützen können. In diesem Sinne unterstützen wir die Erarbeitung eines Berichts.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Fast alle in diesem Raum haben etwas gemeinsam: Wir sind Fussgängerinnen und Fussgänger – mit einer Ausnahme, und das ist Thea Mauchle, die von einem Zug zum nächsten Zug rollen muss oder darf. Dieser flexiblen, sinnvollen und gesunden Art und Weise, vorwärts zu kommen, muss mehr Achtung geschenkt werden. Wir haben auch im Rahmen der Verkehrsrichtplan-Debatte mit der Neueinführung des Kapitels «Fuss- und Veloverkehr» ein deutliches Zeichen gesetzt. Das Postulat ist eigentlich nur die logische Folge dieses Auftrags des Verkehrsrichtplans und des Gesamtverkehrskonzeptes, welches besagt, dass mindestens 50 Prozent des Verkehrszuwachses auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr fallen sollen.

Das Postulat ist sehr einfach und fordert eigentlich eine Schwachstellenanalyse. Wieso ist das denn nötig? Wir haben zweistelligen Zuwachs auf dem öffentlichen Verkehr. Die Personen vom öffentlichen Verkehr in Richtung Fussverkehr zu kriegen, bringt grössere Probleme mit sich. Wir können es uns fast nicht mehr leisten und es führt zu grösseren Sicherheitsproblemen. Luzius Rüegg, Du hast gesagt, wir müssten wieder zurückgehen in Richtung Unterführungen. Gerade diese Forderung wurde zum Glück endlich aufgehoben vor ein paar Jahren, weil einerseits der Frage der Sicherheit im öffentlichen Raum mehr Beachtung geschenkt wurde und diese Unterführungen als sehr gefährlich angeschaut wurden. Und zweitens sind mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes diese Unterführungen zum Glück teilweise aufgehoben worden. Also, wir stehen jetzt vor der Fragestellung: Wie können wir in diesen Umsteigebereichen der Bahnhöfe, der Bushaltestellen et cetera besser werden, damit wirklich die Verkehrskette von Haus zu Haus ideal gemacht werden kann?

Ein Bericht, eine Schwachstellenanalyse wird endlich dem Verkehrsträger «Fuss» Achtung schenken und sollte vordringlich angeschaut werden. Die Probleme in den Grossbahnhöfen Zürich Hauptbahnhof, Oerlikon und Winterthur zeigen schon, dass sie an Kapazitätsengpässen leiden müssen. Hier müssen wir vordringlich auch etwas tun. Bitte überweisen Sie das Postulat.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Wir alle kennen die Trauben vor den Fussgängerstreifen und den Rolltreppen am frühen Morgen auf dem Hauptbahnhof. Und wehe den Touristen, die nicht «geschnallt» haben, dass man rechts steht und die eiligen Pendler links die Treppe hochgehen wollen. Wenn wir von Verkehr reden, ist immer auch der Fussverkehr betroffen. Er betrifft uns alle. Zu Fuss gehen wir zum Auto, zu Fuss zum Bahnhof und in den Bus, zu Fuss gehen wir auch einkaufen und spazieren. Wenn ausgerechnet der Fussgänger grosse Umwege in Kauf nehmen muss, dann trifft ihn das viel mehr als alle anderen. Mit Rädern unter dem Chassis machen einige Meter längere Wege niemals so viel aus und sie sind mit viel weniger Mühe zu bewerkstelligen. Fussverkehr ist die am meisten verbreitete, kostengünstigste und gesündeste Art von Verkehr. Er verdient es ebenfalls, gut geplant zu werden. Verkehrsplanung muss den Fussverkehr zwingend miteinschliessen, und zwar frühzeitig. Und wenn dies bei der Planung vergessen gegangen ist oder die Interessen der zu Fuss Gehenden zu wenig in die Planung einfließen, dann ist es nötig, dass wenigstens im Nachhinein die Schwachstellen aufgedeckt und der Handlungsbedarf erkannt wird.

Die Postulanten haben ein echtes Problem thematisiert. Überweisen wir das Postulat, damit rechtzeitig die nötigen Massnahmen ergriffen und die Fussgängerströme effizient optimiert werden. Wir können froh sein um alle, die zu Fuss gehen. Sie sind weder eine Gefahr noch verursachen sie grosse Kosten und sie schonen die Umwelt. Die Regierung sieht das Problem offenbar und ist zur Entgegennahme bereit. Wir sind froh darum und danken.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich möchte es mir nicht nehmen lassen, auf das Votum von Sabine Ziegler zu antworten. Was haben Sie denn auf linker Seite gegen Fussgängerunterführungen? Was spricht denn dagegen, dass man den Fussverkehr bei den Knoten des öffentlichen Verkehrs unter den Boden legt? Ich möchte Sie darauf aufmerk-

sam machen, dass bei der Abstimmung vom nächsten Wochenende in der Stadt Zürich die Unterführung am Bahnhof Oerlikon einen grossen Batzen Geld kosten wird. Wir werden am Bahnhof Oerlikon über 100 Millionen Franken in Fussverbindungen, Velowege und Unterführungen investieren. Und plötzlich hört man vonseiten der SP, dass die Unterführungen gar nicht gewünscht sind. Also da frage ich mich natürlich schon, wie Sie politisieren, wo von Sabine Ziegler da die Konsequenz ist.

Ich weiss nicht, was Willy Germann noch zum Bahnhof Winterthur gesagt hat, aber auch dort wird eine Velounterführung geschaffen. Und auch dort werden Unterführungen gemacht. Bei den Knoten des öffentlichen Verkehrs ist es oftmals zwingend, unter den Boden zu gehen. Anders können Sie die Problematik gar nicht lösen. Dass das Ganze verteuert wird durch die Behindertengleichstellungsgesetzgebung ist auch klar: Man braucht Lifte, man braucht Rampen. Aber das darf nicht unser Problem sein. Das Wichtige ist, dass wir die Ströme entflechten. Und ich kann Ihnen ehrlich sagen: Die Lösung am Bahnhof Oerlikon, wo man einen nationalen, einen regionalen und zwei städtische Velowege durch eine Bahnhofsunterführung führen will und mehr als 50 Millionen Franken allein dafür in die Hand nimmt, das ist keine gute Lösung, das kann man nicht unterstützen.

Darum lehnen Sie dieses Vorhaben besser ab. Überweisen Sie das Postulat nicht.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Noch ein Schlusswort, natürlich hat mich Luzius Rüegg wieder auf die Palme gebracht mit seinem Argument. Es zeigt wieder einmal, dass gewisse Leute sich nur im Auto fortbewegen. Es ist nämlich anders.

Wer sich im ÖV fortbewegt, weiss, dass man – Sie haben es gehört – sich immer mehr in einer Traube fortbewegt. Ich bin ein schneller Fussgänger und ich werde immer wieder gebremst durch diese Massenansammlungen auf den Bahnhöfen. Ich habe ein paar schöne Beispiele. Ich benutze ja den ÖV an der gleichen Stelle schon seit über 20 Jahren. Im Bahnhof Oerlikon ist es regelmässig so, dass man längere Zeit stehen bleibt. Wir haben immer noch Bahnhöfe, wie zum Beispiel Pfungen, wo man mehrere Hundert Meter weit gehen muss, damit man den Zug erreicht, mit einem Umweg von den Wohngebieten her. Es ist eben so. Darum ist dieses Postulat wichtig. Bei den Veloabstellplätzen heisst es nämlich – soviel ich weiss sogar im Gesetz: «Der Veloabstellplatz muss näher beim Zug stehen als ein Autoabstellplatz.» Und das wollen wir auch bei den Fussgängerinnen und Fussgängern.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das Postulat verlangt, dass aufgrund einer Schwachstellenanalyse aufzuzeigen ist, wo der Fussverkehr in den grössten Knoten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann, und das hätte der Regierungsrat gerne entgegengenommen. Denn das muss er so oder so tun. Zusammen mit der zunehmenden Kapazität im ÖV erhöhen sich auch die Fahrgastströme, das weiss der Kanton, das spüren aber vor allem die täglichen Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Ihnen sind die Probleme bekannt und sie stellen sich aber auch teilweise darauf ein. Voll beladene S-Bahnzüge bringen Tausende von Pendlerinnen und Pendlern am Morgen zu den Arbeits- und den Ausbildungsplätzen und am Abend zurück. Gott sei Dank, darf ich sagen, denn anders wäre die Mobilität im Kanton Zürich gar nicht zu bewältigen. Dass es bei den verschiedenen Perronzu- und -abgängen

zu gewissen Staus kommt, ist eine tägliche Erscheinung, man kennt sie. Und die Betreiber dieser Anlagen sind die verschiedenen Bahnunternehmen im ZVV. Diese beobachten diese Entwicklung natürlich auch dauernd und setzen Lösungen im Rahmen von mittel- und längerfristigen Massnahmenpaketen wesensgerecht um. Und da muss ich eine Behauptung zurückweisen. Beispielsweise ist eine erste Mass-

nahme, die umgesetzt wird, der Abbau von Plakatwänden oder anderen Behinderungen auf den Perrons. Zum Beispiel ist in Oerlikon vorgesehen, die bestehenden Wartehäuschen durch schmalere Ausführungen zu ersetzen. In Glattbrugg wurde zusammen mit den Umbauten für die Glattalbahn ein zusätzlicher Perronzugang geschaffen. Und in Winterthur ist beabsichtigt, im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich vermehrt direkte Verbindungen von den umliegenden Regionen nach Zürich zu schaffen. Damit kann natürlich auch die Anzahl der Umsteigevorgänge reduziert werden.

Wir sind also bereit, eine Gesamtschau zu präsentieren, deshalb der Vorschlag zur Entgegennahme des Postulates. Sollte es nicht überwiesen werden, müssen wir trotzdem die Überlegungen zu den Fussgängerströmen in den grossen Bahnhöfen machen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Entlastung Westtangente

Postulat von Monika Spring (SP, Zürich) und Heidi Bucher (Grüne, Zürich) vom 26. Februar 2007

KR-Nr. [63/2007](#), RRB-Nr. 915/19. Juni 2007 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, für die unbestimmte Dauer ab der Eröffnung der Westumfahrung Zürich zusammen mit der Stadt Zürich einen umfassenden Massnahmenplan zu erarbeiten und umzusetzen, der die Auswirkungen des Verkehrs auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz auf die Anwohnenden deutlich reduziert.

Die Massnahmen sind zu beschreiben in Bezug auf ihre Wirkung zur Senkung von Lärm, Schadstoffbelastung, Unfallgefahr, Trennungswirkung, MIV-Anteil usw. Insbesondere sind mindestens die nachste-

hend aufgezählten Massnahmen zu planen – weitere gute Ideen sind durchaus erwünscht:

1. Lastwagentransitverbot (gemäss überwiesenem Postulat KR-Nr. 204/2003 Lastwagen-Transitverkehr bei Ortschaften mit Umfahrungen).
2. Generelles Fahrverbot für Lastwagen zwischen 19 und 7 Uhr.
3. Verkehrsleitung des Transitverkehrs auf die Umfahrung.
4. Verkehrsleitung des Ziel-/Quellverkehrs von und nach Stadtrandnähe auf die Umfahrung.
5. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30.
6. Verbesserung der Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten für das Gewerbe.
7. Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen an den Kreuzungen Grebelacker-, Rötel-, Wibich-, Lehen-, Nord- und Röschibachstrasse.
8. Verbesserung der Fuss- und Velowege entlang und quer zur Westtangente.
9. Ausbau des ÖV mit Tramtangente und Busvorläuferbetrieb auf eigenen Spuren.
10. Verbesserte Gestaltung und Anbindung des S-Bahnhofs Hardbrücke an den städtischen ÖV.

Der *Regierungsrat* nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Das Postulat verlangt die Planung verschiedener Massnahmen, um die Auswirkungen des Verkehrs auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz auf die Anwohnenden deutlich zu verringern.

Im Zusammenhang mit der Senkung des Verkehrs auf der Westtangente hat der Regierungsrat seit 2001 verschiedene Vorstösse des Kantonsrats beantwortet, nämlich insbesondere

- RRB vom 11. Juli 2001: KR-Nr. [116/2001](#), Postulat betreffend Redimensionierung der Westtangente, Zürich; Überweisung abgelehnt
- RRB vom 29. Mai 2002: KR-Nr. [115/2002](#), Interpellation betreffend Reduktion der Verkehrsemissionen an der Westtangente (Hirschwiesentunnel bis Hardplatz): mit Diskussion erledigt
- RRB vom 23. April 2003: KR-Nr. [46/2003](#), Anfrage betreffend Lastwagen-Transitverbot mit der Eröffnung der Westumfahrung

- RRB vom 6. Januar 2004: KR-Nr. [326/2003](#), Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente
- RRB vom 23. Juni 2004: KR-Nr. [150/2004](#), Postulat betreffend Ausbau öffentlicher Verkehr [öV] zur Entlastung der Westtangente; Überweisung abgelehnt
- RRB vom 14. Juli 2004: KR-Nr. [173/2004](#), Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 2
- RRB vom 16. Februar 2005: KR-Nr. [443/2004](#), Anfrage betreffend Umfrage der Baudirektion betreffend Westtangente
- RRB vom 1. Juni 2005: KR-Nr. [89/2005](#), Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 3
- RRB vom 21. September 2005: KR-Nr. [204/2005](#), Anfrage betreffend Verkehrsströme Weststrasse und Üetlibergtunnel/Westumfahrung
- Vgl. auch Vorlage [4258](#): KR-Nr. [159/2004](#): dringliches Postulat betreffend Waidhaldetunnel: Abschreibung

Der Regierungsrat hat dabei stets konsequent folgende Haltung vertreten:

Mit Eröffnung der Westumfahrung und Umsetzung der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich kann der Verkehr auf der Achse Bulingerstrasse, Sihlfeldstrasse, Weststrasse stark gesenkt werden, da sie keine Verbindungsfunktion mehr haben wird. Dafür wird die Achse Seebahnstrasse, Schimmelstrasse als Verbindungsachse im Gegenverkehr betrieben: Sie nimmt den Verkehr auf, der wegen seiner Ziel- oder Quellpunkte nicht von der Westumfahrung aufgenommen werden kann.

Zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz verkehrt auf der Westtangente überwiegend Ziel-/Quellverkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist kleiner als 15%. In diesem Teil der Westtangente kann die Eröffnung der Westumfahrung das Verkehrsaufkommen kaum verringern. Durch die Entwicklung von Zürich West wird der Ziel-/Quellverkehr weiter zunehmen und so die geringe Abnahme gar kompensieren.

Bedeutende Angebotsausbauten für den Ziel-/Quellverkehr im öV, die eine Entlastungswirkung auf die Westtangente haben könnten, können erst nach Erstellung der Durchmesserlinie ab 2013 mit einer vierten Teilergänzung der S-Bahn erfolgen. Eine deutliche Entlastung der Westtangente ist dabei fraglich.

Sämtliche Untersuchungen im Rahmen der «Planungsstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West» haben gezeigt, dass nur ein Waidhaldetunnel die Voraussetzung für eine nachhaltige und deutliche Entlastung und damit für einen Kapazitätsabbau der Westtangente im Bereich der Rosengartenstrasse ermöglicht.

An dieser Einschätzung hat sich inzwischen nichts geändert. Mit Verabschiedung des Gesamtverkehrskonzepts am 13. September 2006 und der Zustimmung zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr am 1. Februar 2006 hat der Regierungsrat seine Haltung zum Bau des Waidhaldetunnels zwecks Entlastung der Siedlung im Bereich der Westtangente nochmals bekräftigt. Dabei ist die genaue Lage dieser neuen Verbindung (Waidhaldetunnel mittel oder lang), die mit dem Kantonsratsentscheid vom 26. März 2007 zum Verkehrsrichtplan nochmals aufgeworfen wurde, für diese Fragestellungen von untergeordneter Bedeutung und wird Gegenstand der weiteren Planungsschritte sein müssen.

Zu Forderung 1:

Ein Verbot für den Lastwagenverkehr auf der Westtangente (als flankierende Massnahme zum Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich) war schon verschiedentlich Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen. Der Regierungsrat bezog entsprechend mehrmals Stellung dazu (vgl. Postulate KR-Nrn. [46/2003](#) und [204/2005](#)). Massnahmen zur Entlastung der Westtangente im Allgemeinen waren zudem Thema der beiden Postulate KR-Nrn. [150/2004](#) und [159/2004](#). Die Sachlage hat sich seither nicht wesentlich verändert, weshalb auf die Stellungnahmen zu den genannten Vorstössen verwiesen werden kann.

Zu Forderung 2:

Die Westtangente in Zürich bleibt auch nach der Eröffnung der Westumfahrung eine blau signalisierte Hauptstrassenverbindung (Durchgangsstrasse des Bundes, HS Nr. 1 und HS Nr. 4). Die Kompetenz, auf Durchgangsstrassen des Bundes Einschränkungen wie etwa Fahrverbote für den Schwerverkehr zu erlassen, liegt – nach Anhörung des betroffenen Kantons – beim Bund.

Auf der Westtangente im Abschnitt Rosengartenstrasse liegt der Schwerverkehrsanteil bei rund 6%. Der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Zürich Ost (Heizkraftwerk) und Zürich Süd (Brunau) ist verhältnismässig gering. Der grösste Teil des Lastwagenverkehrs auf der Westtangente hat sein Ziel in der Stadt Zürich selbst. Vor al-

lem in den frühen Morgenstunden, also vor 07.00 Uhr, findet bereits ein erheblicher Anlieferungsverkehr statt. Ein allgemeines Fahrverbot auf dem Abschnitt Hirschwiesentunnel–Hardplatz hätte zur Folge, dass diese Fahrten in andere Gebiete verdrängt würden und längere Fahrwege in Kauf genommen werden müssten, was insgesamt zu einer grösseren Beeinträchtigung von Anwohnenden führen würde. Im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr ist auch auf das allgemeine Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen nach Art. 2 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und Art. 91 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) zu verweisen.

Zu Forderung 3:

Die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung sehen vor, den Transitverkehr mit einer entsprechenden Signalisation der Fernziele auf den Autobahnring zu lenken. Die Westtangente in der Stadt Zürich wird damit entlastet. Die Signalisationskonzepte sind in Arbeit. Zum Beispiel werden künftig die Fernziele Chur oder Luzern von Norden her nur noch auf der Autobahn zu finden sein, während sie in der Stadt Zürich erst im südlichen Bereich für den aus der Stadt ausfahrenden Verkehr erscheinen. Im Abschnitt Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse werden die Strassen abklassiert und zurückgebaut. Die Seebahnstrasse wird künftig im Gegenverkehr betrieben und bleibt als Hauptstrasse (Durchgangsstrasse des Bundes) blau signalisiert.

Vorbemerkungen zu den Forderungen 4 bis 8:

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich obliegen diese Befugnisse (Signalisation auf Stadtgebiet, Signalisation der Höchstgeschwindigkeit, Zufahrten und Parkierungsmöglichkeiten, Betrieb der Lichtsignalanlagen, Anordnungen im Zusammenhang mit Rad- und Fusswegen) in erster Linie den städtischen Behörden.

Zu Forderung 4:

Der Ziel-/Quellverkehr wird mit der Wegweisung geleitet, die im Sinne des Postulates ausgestaltet wird. Entscheidend dabei ist, dass die Autobahnumfahrung (d. h. die Nord- und die Westumfahrung) ausreichende Kapazitäten aufweist. Regelmässige Staus mit spürbaren Zeitverlusten verleiten dazu, trotz Umfahrung den distanzmässig kürzeren Weg durch die Stadt zu wählen. Daher wird für die Westumfahrung ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem geplant, das die Verkehrssituation grossräumig erfasst und mit rechtzeitigen Beeinflus-

sungsmassnahmen den Fluss auf der Umfahrung möglichst lange aufrechtzuerhalten sucht. Andererseits wird die Kapazität der heutigen Transitachse mittels der flankierenden Massnahmen stark verringert, sodass sie für den Transitverkehr nicht mehr attraktiv ist. Damit wird gleichzeitig auch für Ziel-/Quellfahrten ein Attraktivitätsgefälle geschaffen, welches das Benutzen der Umfahrung fördern dürfte.

Zu Forderung 5:

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist auf einer mehrstreifig ausgebauten Strasse nicht durchsetzbar und entspräche auch nicht der Bedeutung und Funktion dieser Verbindung im Strassennetz. Eine solche Massnahme könnte zudem zu ungewünschten Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr führen.

Zu Forderung 6:

Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten sind bei Hauptstrassen möglichst nicht im Strassenraum zu gewährleisten. Dieser ist für solche Zwecke nicht geeignet bzw. es fehlt der Platz dafür. Der nötige Platz müsste auf Kosten von Fahrstreifen geschaffen werden, was die Kapazität der Strassen erheblich verringern würde. Die heutige Kapazität der Rosengartenstrasse wird auch nach Inbetriebnahme der Westumfahrung nötig sein, um das Verkehrsvolumen zu bewältigen. Während der Spitzenzeiten wird die Kapazität weiterhin knapp bis ungenügend sein. Eine Einschränkung der Kapazität würde – ebenso wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung – dazu führen, dass Verkehr auf andere, bisher weniger belastete Achsen verdrängt würde.

Zu Forderung 7:

Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen würden insbesondere in den Steigungen der Rosengartenstrasse zu Einschränkungen der Kapazität führen und zudem durch die ständigen Brems- und Anfahrvorgänge zusätzliche Emissionen bewirken.

Zu Forderung 8:

Für Fusswege entlang der Westtangente besteht keine überkommunale richtplanerische Festlegung. Es ist u. a. deshalb Sache der Stadt Zürich, in diesem Bereich tätig zu werden. Der Fussgängerschutz entlang der Westtangente ist allerdings bereits heute weitgehend gewährleistet. Im regionalen Richtplan ist entlang der Rosengartenstrasse zwar eine Radwegroute vorgesehen. Ob es angesichts der Steilheit von Teilen der Rosengartenstrasse und der starken Verkehrsbelastung sinnvoll ist, dort einen Radweg oder einen Radstreifen zu erstellen oder ob ein solcher nicht zweckmässiger durch die anstossenden Quartiere geführt

würde, kann offenbleiben. Jedenfalls liegt die Projektierung solcher Massnahmen gestützt auf § 45 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) in der Kompetenz des Stadtrates, da mit §§ 43 ff. dieses Gesetzes Planung, Projektierung und Erstellung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung (darunter fallen u. a. auch Fuss- und Radwege) auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur an diese übertragen worden sind. Der Regierungsrat ist bei solchen Strassen Genehmigungsinstanz. Ähnliches gilt für Fuss- und Velowege quer zur Westtangente. Soweit solche mit Verkehrsanordnungen im Sinne des Signalisationsrechts des Bundes markiert werden, üben nach §27 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 741.2) in den Städten Zürich und Winterthur die städtischen Behörden die entsprechenden Befugnisse und Aufgaben aus. Gewisse Einschränkungen gelten allerdings für Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können (vgl. § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung).

Zu den Forderungen 9 und 10:

Namentlich erwähnt werden im Postulat Tramtangente und die verbesserte Gestaltung des Bahnhofs Hardbrücke. Im Rahmen der Studie «Das VBZ-Netz 2025» wurden vertiefte Abklärungen zu Tangentialverbindungen in der Stadt Zürich vorgenommen und Aussagen zum Ausbau von Tramtangente gemacht. Folgende Tramtangente werden u. a. in der Studie aufgezeigt:

- Werdhölzli–Escher–Wyss–Platz–Hardplatz–Stauffacher–Paradeplatz–Bellevue–Rehalp
- Farbhof–Albisriederplatz–Hardplatz–Bucheggplatz–Milchbuck–Bahnhof Stettbach
- Kirche Fluntern–Bellevue–Bahnhof Enge–Saalsporthalle–Bahnhof Wiedikon–Albisriederplatz–Hardplatz–Bucheggplatz–Bahnhof Oerlikon–Seebach

Die Studie bezeichnet den Zustand des VBZ-Netzes für 2025. Allerdings ist aufgrund der technisch teilweise sehr anspruchsvollen Infrastrukturprojekte zu beachten, dass sich einzelne Ausbauschnitte zeitlich verschieben könnten. Der Realisierungszeitpunkt für diese Tramtangente ist somit noch offen.

Weiter liefern und laufen unter der Federführung der Stadt Zürich verschiedene Projekte rund um die Hardbrücke. Sie reichen von Abklärungen zur städtebaulichen Aufwertung bis hin zu ersten Vorstudien über einen möglichen Umstieg vom Tram auf die S-Bahn auf der

Hardbrücke. Die Vorstudien stehen im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Tramtangente. Demnächst soll eine Korridorstudie ausgelöst werden, mit der die zweckmässige und wirtschaftliche Führung der Tramlinien über die Hardbrücke, wie sie in der Studie VBZ-Netz 2025 vorgesehen sind, abgeklärt werden sollen. Die Führung einer Tramlinie durch die Rosengartenstrasse kann aber erst in Betracht gezogen werden, wenn diese durch den Bau des Waidhaldetunnels entlastet ist.

Da mit dem Agglomerationsprogramm Zürich und der «Planungsstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West» die wichtigsten Schritte für eine langfristige, nachhaltige Entlastung der Westtangente durch den Bau des Waidhaldetunnels eingeleitet worden sind, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 63/2007 nicht zu überweisen.

Monika Spring (SP, Zürich): Der Regierungsrat hat es sich in seiner Antwort etwas leicht gemacht. Auf fast einer Seite zählt er die bisher zu diesem Thema eingereichten Vorstösse auf. Bei der Aufzählung hat er jedoch einen Vorstoss von Ueli Keller und Willy Furter aus dem Jahr 2004 ([423/2004](#)) unterschlagen: das dringliche Postulat für flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung. Dieses Postulat war der Regierungsrat bereit gewesen entgegenzunehmen. Er sah also auch Handlungsbedarf und war bereit, auf eine Entlastung hinzuwirken. Leider wurde dieses Postulat, das im Wesentlichen eine konsequente Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die inzwischen eröffnete Westumfahrung forderte, damals ganz knapp nicht überwiesen.

Bereits in der Vergangenheit machten Regierungsräte Versprechungen betreffend die Entlastung der Anwohnenden an der Westtangente. So sagte etwa Regierungsrat Eric Honegger am 6. September 1988: «Den Durchgangsverkehr mit der Expressstrasse und der Westumfahrung um die Stadt zu leiten, hat erste Priorität. An der heutigen Westtangente sind Kapazitätsreduktionen vorgesehen.» Und Regierungsrat Hans Hofmann versprach am 17. Juli 1993: «Die stark frequentierte Durchgangssachse wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels hin beruhigt werden.» Leider hat der Regierungsrat nicht Wort gehalten. Und er behauptete zudem, lediglich 5 Prozent des Verkehrs seien Transitverkehr, darum könne nichts gemacht werden. Erst mit weiteren Anfragen in den Folgejahren wurde öffentlich, dass es sich, bezogen auf die Stadtgrenze, um mindestens 15 Prozent Transit-

verkehr handelt. Wenn auch der Verkehr aus den Stadtrandquartieren Affoltern, Seebach, Schwamendingen als Transitverkehr betrachtet und für seine Reise nach Kilchberg, Wollishofen, Leimbach auf die Umfahrung geleitet würde, dann sind es plötzlich geschätzte 20 Prozent. Und wenn dann die Lastwagen in diesen Zählungen noch gewichtet würden gemäss ihrem Anteil an den Immissionen, dann wären es vielleicht sogar 40 Prozent oder mehr.

Der Lastwagentransitverkehr hat mit der Eröffnung der Westumfahrung in der Stadt Zürich nichts mehr zu suchen. Hier besteht klarer Handlungsbedarf, darin ist sich die Mehrheit in diesem Rat einig und hier ist der Bund als Gesetzgeber gefordert und eben auch der Kanton. Andere Städte, zum Beispiel in Deutschland, sind diesbezüglich schon viel weiter. Nicht nur, dass es dort Lastwagentransitverbote gibt, zusätzlich existieren in verschiedenen deutschen Städten sogenannte Umweltzonen, welche nur noch den Fahrzeugen mit wenig Schadstoffausstoss die Zufahrt in die Innenstadt erlauben. Übrigens liegt seit Kurzem eine detaillierte Studie zur Verlagerung des Transitschwerverkehrs vor, der von der Stadt in Auftrag gegeben worden ist. Und in dieser Studie werden ganz klare Massnahmen aufgezeigt, wie es möglich wäre, den Transitschwerverkehr aus der Stadt Zürich zu verbannen.

Am meisten aber enttäuscht an der Antwort, dass der Regierungsrat das wichtigste Anliegen des Postulates elegant auf andere abschiebt, indem er behauptet, dass die vorgeschlagenen konkreten Massnahmen wie Signalisationsänderungen, Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen, Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs und ÖV-Ausbau in der Kompetenz der Stadt Zürich lägen, der Kanton sei dabei nur Genehmigungsinstanz. Nun, das Postulat fordert ja eben gerade, dass der Kanton zusammen mit der Stadt Zürich einen Massnahmenplan ausarbeitet. Man kann sich doch nicht immer um die Lösung von Problemen drücken, indem man diese auf andere, auf die Stadt oder den Bund abschiebt, selber aber Massnahmen wie Umweltzonen oder Road-Pricing, Regierungsrätin Rita Fuhrer, einfach torpediert. Aber sie ist ja nicht interessiert an dieser Frage, das wissen wir schon seit Längerem, sie hat die «Arbeitsgruppe Road-Pricing» einfach versanden lassen.

Ja man kann auch immerzu das Phantom eines Tunnels vorschieben, ohne welchen es keinerlei Entlastungsmassnahmen gäbe. Dass Ihr Waidhaldetunnel aber auch zwei Portale haben muss, welche dann zufällig eben nicht vor Ihrer Haustür, sondern in andern Stadtkreisen

an die Oberfläche kommen, das kümmert Sie ja nicht. Hauptsache, Sie haben ihre Ruhe! Momentan sind die Bauarbeiten für die Sanierung beziehungsweise den Ausbau der Hardbrücke in vollem Gange. Die Immissionen der Bauarbeiten sind für die direkten Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere diejenigen an der Hardstrasse, vor allem aber in der städtischen Siedlung beim Tramdepot am Escher-Wyssplatz eine ungeheure Zumutung. Diejenigen, die während 24 Stunden die Verkehrsimmissionen von 70'000 Fahrzeugen zu ertragen haben, sind nun zusätzlich einem unerträglichen Baulärm ausgesetzt, und dies vor allem, seit die Forderung aus Ihren Kreisen erhoben worden ist, dass Tag und Nacht gearbeitet werden müsse. Die Menschen dort sind wirklich der Verzweiflung nahe. Und Sie wissen, was die Menschen nach Beendigung der Bauarbeiten erwartet? Nein, keine Verbesserung des Zustandes, keine flankierenden Massnahmen, sondern die Verkehrslawine soll wieder ungehindert, neu sogar auf fünf Spuren über die Hardbrücke rollen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer, wir fordern Sie auf, dass nach bald 40 Jahren Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner für einmal nicht die Wünsche des motorisierten Verkehrs ausschlaggebend seien, sondern dass die Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung definieren, wie viel Verkehr in welcher Form – Verkehrsmittel, Tempi oder Zeit – erträglich sind. Geben Sie endlich grünes Licht für flankierende Massnahmen auf dem nördlichen Teil der Westtangente, für welche jetzt genau der richtige Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme der Westumfahrung gekommen ist.

Wir bitten Sie, setzen Sie ein Zeichen für die lärm- und abgasgeplagten Quartierbewohnerinnen und -bewohner und überweisen Sie dieses moderate Postulat.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf dieses unsinnige Postulat verweist, hat er schon verschiedentlich Stellung bezogen in diesem Zusammenhang. Dies ist eine weitere «Trötzliaktion» von der linken Seite. Durch solche Postulate wird das Gewerbe mehr belastet statt entlastet. Road-Pricing, Umweltzonen, das sind alles Sachen, die das Gewerbe nur belasten statt entlasten. LKW-Sperrzeiten sind zum Beispiel absolut unnützlich, da die LKWs schon verschärfte Vorschriften betreffend Lenkzeiten und Ruhezeiten einhalten müssen. Post-LKWs und Frischetransporte sind natürlich ausgenommen, müssen auch die Lenkzeiten und Ruhezeiten

einhalten, dürfen aber in der Nacht noch fahren. Auch hier wurden übrigens mit den Bilateralen Verträgen wiederum im Kleingedruckten noch mehr verschärfte Auflagen für diese Kategorie der Fahrausweisinhaber angenommen und sogenannter «EU-Krempel» einfach übernommen. In anderen Sachen übrigens wollen Sie ja nicht die EU-Massnahmen übernehmen, aber das ist ein anderes Thema.

Solche Vorgehen behindern das Gewerbe mehrfach. Tempo 30 ist seit jeher ein eigentlicher Rohrkrepiierer. Was der Sicherheit dienen mag, ist jedoch für die Umwelt eine Mehrbelastung. Hier müsste sich doch gerade Heidi Bucher dagegen wehren. Doch manchmal treibt das Leben eben komische Auswüchse. Dieses ganze Sammelsurium basiert auf einer Eigenverschuldung. Durch die Sperrung der Weststrasse und durch die Bauarbeiten an der Hardbrücke wird natürlich jetzt mehr Stau generiert.

Anscheinend fiel den beiden Postulantinnen nichts Gescheites ein, dass man den Regierungsrat auffordert, diese Arbeit zu übernehmen, und ihn heute noch abkanzelt, er hätte seine Aufgabe nicht getan. Die linken Initiantinnen machen mir immer wieder den Anschein: zurück ins Mittelalter zu Kutsche und Pferd! Nur, wer dann die Versorgung gewährleisten soll, das frage ich mich schon ernsthaft. Deshalb, stimmen Sie wie die SVP, stimmen Sie gegen die Überweisung. Danke.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Lieber John Appenzeller, Du hast recht, ich bin gegen Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse und ich präferiere dort Tempo null. Wenn die Strassen breit genug und angenehm zu befahren sind, generieren sie mehr Verkehr, der durch unsere Wohn- und Arbeitsgebiete braust, uns die Ruhe nimmt und die Luft vergiftet. Wir atmen täglich ein, was manche Menschen das Leben kostet. In der Schweiz sterben pro Jahr etwa 3700 Personen frühzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Schlaf- und Konzentrationsstörungen sind die Folgen von Lärm. Die Klimaerwärmung, die unter anderem zu heftigen Stürmen und Überschwemmungen führt, ist die globale Folge der CO₂-Belastung. Sie verschulden sie durch Ihre Autofahrten mit. Sicherheit, saubere Luft und Ruhe sind für die meisten Menschen ein wichtiges Lebensqualitätskriterium, ein wichtigeres als Durchfahrts- und Raserkapazitäten für Autofahrende.

Nicht für unseren Regierungsrat, wie seine Postulatsantwort erschreckend belegt. Der Regierungsrat sieht als klägliche Massnahme für den Schutz der Zürcher Bevölkerung vor, den Verkehr der Westtan-

gente unter den Boden, in einen nicht realisierbaren Waidhaldetunnel zu versenken. Pikanterweise führt der geplante Tunnel durch unser Grundwasser und kann deshalb hoffentlich nicht, wie geplant, realisiert werden. Oder gelten etwa für Tunnels plötzlich andere Sicherheitsbedingungen als für Wärmepumpen, die zum Beispiel unter dem Toni-Areal wegen des Grundwassers nicht zum Einsatz kommen dürfen? Es gibt wirkungsvolle Massnahmen gegen zu viel Lärm und Luftverschmutzung. Wir haben in unserem Postulat dem Regierungsrat dazu viele Anregungen gegeben, die ernsthaft geprüft werden müssten. Selbstverständlich soll dies in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich geschehen. So steht es im Postulatstext. Die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs auf der Westtangente wäre dazu ein wichtiger Beitrag. Fahrbahnen müssen parallel dazu aber dringlich verkehrsberuhigt und für den motorisierten Verkehr unattraktiv werden. Auch die grössten Ignoranten und Ignorantinnen steigen vom Auto auf die S-Bahn um, wenn die Fahrt auf vier Rädern vom Bahnhof Uster zum Bahnhof Stadelhofen 40 Minuten dauert und der Zug die gleiche Strecke in zwölf Minuten schafft.

Der Regierungsrat aber hat sich in seiner Postulatsantwort für die Autofahrenden und gegen die Menschen, die an den Strassen und in den Quartieren leben, entschieden. Ich schlage der Regierung vor, einen Gruppenausflug mit dem Velo über die Westtangente durchzuführen. Keine Polizeieskorte soll dann den Fahrweg sichern, sondern für einmal sollen Sie den Kick erleben, den die Hardbrücke uns Fahrradfahrerinnen und -fahrer beschert, wenn wir sie überqueren. Die Rosengartenstrasse wird Ihre Atemkapazität wegen der Abgase und nicht wegen der Steilheit herausfordern. Hoffentlich bleibt Ihnen dann aber trotzdem noch genügend Schnauf, die schwarz verfärbten Wohnhäuser anzusehen. Die Kohlepatina haben sie nicht aus ästhetischen Gründen, sondern wegen der Abgase. Täglich atmen Menschen diesen Dreck ein. Schenken Sie dann bitte auch dem Schulhaus Nordstrasse Ihre besondere Aufmerksamkeit. Dort spielen Kinder hinter einer Betonmauer, die sie vor dem Feinstaub, der aber bekanntermassen so fein ist, dass er Mauern durchdringt, schützen soll. Heute ist die Hardbrücke wegen der Bauerei nur noch je einspurig zu befahren. Das Praxisexperiment zeigt, dass es geht. Machen Sie Strassen zu Wegen, an denen es toll ist zu wohnen, zu arbeiten, zu spazieren und Rad zu fahren. Überweisen Sie das vorliegende Postulat!

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Ich bin immer wieder erstaunt, wie mit regelmässig wiederkehrenden Themen Blumentöpfe zu gewinnen sind. Anders kann ich mir nicht erklären, dass zu dieser Thematik schon der elfte Vorstoss auf dem Tisch liegt. Ich attestiere den Postulantinnen und Postulanten redliche Absichten bei ihrem Vorstoss, und trotzdem sind sie realitätsfremd. Der Anteil Durchgangsverkehr der Westtangente ist nur 15 Prozent. Der Schwerverkehrsanteil ist sogar nur 6 Prozent. 85 Prozent sind Ziel- und Quellverkehr, der sowieso bleibt und irgendwo durchfahren muss. Die Stadt Zürich hat nun mal ein grosses innerstädtisches Verkehrsaufkommen, das nichts mit der Westtangente direkt zu tun hat, sondern das durch die Westtangente zu- und abgeführt wird. Der Verkehr von Sankt Gallen oder Bern, der in die Stadt muss, kann vernünftigerweise nur über die Westtangente das Ziel in Zürich erreichen. Eine nachhaltige Entlastung der Westtangente ist somit erst mit dem Bau des Waidhaldetunnels möglich. Ich betone, dass wir von der EDU nicht gegen vernünftige Verkehrsbeschränkungen sind, wir sind aber klar gegen das Abwürgen des Verkehrs ohne Ausweichmöglichkeiten. Das Nebeneinander von ÖV und MIV muss weiter gewährleistet werden, und beides ist in der Verkehrspolitik als gleichwertig zu behandeln. Wir wollen keine Verkehrspolitik des Verhinderns, sondern nachhaltige Lösungen. Bei diesem Vorstoss werden die Fakten und realistischen Umsetzungsmöglichkeiten völlig verkannt.

Die EDU ist deshalb für Nichtüberweisung. Danke.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Der Regierungsrat hat über weite Strecken plausibel dargelegt, warum einzelne der von den Postulanten vorgeschlagenen Massnahmen das Problem seines Erachtens nicht lösen oder es einfach in andere Gebiete verlagern würden. Das gilt zum Teil, vor allem wegen der Steilheit der Rosengartenstrasse, auch für die grundsätzlich sympathischen Lösungsansätze für Fussgänger-, Velo- und Zulieferverkehr. Diese liegen zudem weitgehend in der Kompetenz des Stadtrates. Allerdings macht es sich der Regierungsrat ein bisschen einfach, wenn er hier wie auch in andern Punkten die Verantwortung auf Stadt und Bund abschiebt. Auch der Kanton kann und muss bei der Verkehrsberuhigung und beim Rückbau von Strassen Verantwortung übernehmen und Druck aufsetzen. Der Lastwagentransitverkehr hat dort nichts zu suchen. Eine Massnahme für eine nachhaltige Verbesserung der Situation ist sicher der Bau des Waidhaldetunnels, dem wir grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Dazu ist

aber die Haltung des Gemeinderates Zürich mit – und zwar stark – mit zu berücksichtigen. Die Garantien für den Rückbau von Strassen, für den Rückbau der Hardbrücke und für flankierende Massnahmen sind heute noch ungenügend. Wenn das Postulat nicht überwiesen wird, besteht die Gefahr, dass der Druck nachlässt und punkto flankierender Massnahmen nichts passiert und man einseitig nur auf den sofortigen Bau des Waidhaldetunnels setzt.

Deshalb wird auch die EVP der Überweisung zustimmen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich erhoffte mir schon, ich könnte mich ein wenig entspannen und ausruhen, aber Christoph Holenstein ist leider nicht da und ich übernehme jetzt weitgehend seine Argumente. Er kennt sich auch besser aus in der Stadt Zürich und hat auch mehrere Vorstösse in dieser Sache gemacht. Eines vorweg: Wir unterstützen das Postulat.

Mit der Eröffnung der Westumfahrung hoffen Zehntausende von Personen in der Stadt Zürich, die an der stark befahrenen Westtangente wohnen und tagtäglich unter Lärm und Abgasen leiden, dass sich ihre Situation verbessert. Damit der Durchgangsverkehr auch wirklich auf die neue Umfahrung gebracht werden kann und dass nicht noch neuer Verkehr angezogen wird, sind mehrere kurz- und längerfristige Massnahmen notwendig. Einzelne davon sind im Postulat erwähnt, andere nicht. Nicht alle der aufgeführten Massnahmen sind meiner Ansicht nach sinnvoll oder umsetzbar. Schade, dass sich die Stellungnahme der Regierung darauf konzentriert, auszuführen, was nicht möglich sei und dass entweder der Bund oder die Stadt zuständig seien. Der immer wieder erwähnte Waidhaldetunnel ist nötig. Aber er ist eine längerfristige Perspektive. Allein nochmals zehn bis dreissig Jahre warten, das ist keine Perspektive! Mit dem Wegschieben oder dem Vorsich-her-Schieben vergibt sich der Kanton auch eine wichtige Stimme bei seinen Partnern, nicht zuletzt auch beim Bund und der Stadt Zürich. Die regierungsrätliche Antwort ist mutlos gegenüber der lärmgeplagten Bevölkerung an den stark befahrenen Verkehrsachsen, auch wenn es stimmt, dass der grösste Teil dort Ziel-/Quellverkehr ist. Es sind Ideen gefragt, auch wenn es nur kleine sind. Christoph Holenstein hätte ein Beispiel, ich zitiere: «Die Fuss- und Velowegverbindung vom Bahnhof Hardbrücke auf die andere Geleiseseite zur Tram- und Busstation Hardplatz ist eine Katastrophe. Da Sie auf der Hardbrücke entlang der gebogenen Autostrassenrampe laufen, müssen Sie einen

grossen Umweg machen. Eine direkte, separate Fussgänger Verbindung über oder unter den Geleisen wäre eine ideale und attraktive Anbindung von wenigen Fussminuten von einem der meistbefahrenen Bahnhöfe der Schweiz auf die andere Stadtseite zur Tram- und Busstation Hardplatz, in deren Nähe auch das Polizei- und Justizzentrum entstehen soll. Ein solches Projekt wäre schneller realisierbar als das Tram auf der Hardbrücke.»

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie – und das sind jetzt meine Feststellungen –, dass mit diesem Postulat von links ein erster Schritt zur Bevormundung der Stadt Zürich im Staatsstrassenwesen unternommen wurde. Die Rechte hat die Entmündigung der Städte Zürich und Winterthur dann über ein Postulat leider weitergeführt. Es erstaunt mich nur, dass Sie diese Argumentationshilfe mit dem Postulat nicht verwendet haben.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Einmal mehr debattieren wir hier im Kantonsrat über die Westtangente Rosengartenstrasse. Einmal mehr debattieren wir darüber, ob wir ein Postulat überweisen wollen. Nur mit einem Postulat erreichen wir bestenfalls einen Bericht, der Bevölkerung aber, die am Rosengarten seit über 35 Jahren nach einer Lösung sucht, helfen wir mit einem weiteren Bericht überhaupt nicht. Denn nach über 35 Jahren Provisorium am Rosengarten mit über 70'000 Fahrzeugen vor der Sanierung der Hardbrücke ist es wirklich an der Zeit, dass wir jetzt nicht weitere Berichte schreiben, sondern dass wir Nägel mit Köpfen machen; Nägel mit Köpfen für die Zeit, wenn die Sanierung der Hardbrücke vorbei ist. Dafür braucht es endlich eine Gesamtlösung, es braucht ein Gesamtverkehrskonzept. Und es geht nicht an, einfach, wie dies die Postulantinnen wollen, den motorisierten Individualverkehr zu verdrängen, keine Lösungen zu finden. Das ist Fundamentalpolitik. Das ist für die FDP reine Ökosymbolpolitik ohne Nutzen für die Bevölkerung. Denn leider wird mit keinem einzigen Wort erwähnt, was denn mit diesen 70'000 Fahrzeugen überhaupt geschehen soll. Und schlimmer noch: Die Postulanten nehmen ausdrücklich in Kauf, dass der Verkehr in die Quartiere verschwindet, dass die Quartiere neu den Verkehr übernehmen müssen, der jetzt auf der Rosengartenstrasse fährt. Das ist keine Lösung.

Gerne erinnere ich den Rat wieder einmal an die Kapazitäten und Frequenzen, von denen wir eigentlich sprechen. Die Rosengartenstrasse verbindet heute zwei Teile der Stadt Zürich, zwei Stadtentwicklungs-

gebiete Zürich Nord und Zürich West, die für sich je so gross sind – und da müssen Sie wirklich gut zuhören – wie die Stadt Winterthur und die Stadt Bern. Und da käme es ja auch niemandem in den Sinn, einfach zu behaupten, «Die Verbindungsstrasse zwischen Winterthur und Bern können wir einfach kappen und es löst sich dann schon irgendwie in Luft auf». Leider fehlen im Postulat sämtliche dieser Massnahmen, die wirklich eine Lösung bringen. Und eine Lösung ist nur in Sicht, wenn der Verkehr unter dem Boden fliesst. Der Verkehr auf der Rosengartenstrasse gehört mit einem Waidhaldetunnel unter den Boden. So ist es möglich, die Zerschneidung des Quartiers definitiv und nachhaltig rückgängig zu machen, und so ist es möglich, den öffentlichen Verkehr dort auszubauen.

Ich finde es auch nicht richtig, dass weiterhin Behauptungen in den Raum gestellt werden, die definitiv nicht stimmen. Wenn die SP-Vertreterin sagt, man wisse nicht, wo die zwei Tunnelportale seien, dann steht sie ganz bewusst in Konflikt mit dem Richtplaneintrag, den wir hier im Rat verabschiedet haben. Und Sie wissen alle ganz genau, dass es keine oberirdische Querung und Ausfahrt im Bereich des Hirschwiesentunnels, im Bereich des Bucheggplatzes gibt. Und dies müssen wir vielleicht auch zur Kenntnis nehmen, was heute im Richtplan steht, und nicht einfach irgendwelche Szenarien in den Raum werfen. Das Gleiche betrifft die Diskussion rund um die Grundwasserproblematik. Ich habe schon vor Jahren hier im Kantonsrat eine Anfrage eingereicht, ob das Grundwasser tatsächlich ein Hinderungsgrund für den Waidhaldetunnel ist. Und der Regierungsrat hat dies klar mit Nein beantwortet.

Liebe Postulantinnen und Postulanten insbesondere, nehmen Sie sich doch endlich ein Herz und hören Sie auf, Fundamentalopposition gegen den Waidhaldetunnel zu betreiben. Politisieren Sie mit der Bevölkerung und nicht gegen die Bevölkerung. Ich erinnere Sie an die Umfrage in der Stadt Zürich, bei der sich eine Mehrheit, über 64 Prozent, für Tunnellösungen ausgesprochen hat. Das ist die Stadtbevölkerung.

Die FDP will, dass wieder einmal Rosen am Rosengarten blühen. Das funktioniert aber nur mit einer Gesamtlösung für Strasse, öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr. Deshalb können wir das Postulat nicht unterstützen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Liebe Postulantinnen, ich bitte Sie höflich, all die populistischen Postulate und Motionen mit nicht umzusetz-

baren Forderungen zurückzuziehen. Bevor Sie solche Forderungen stellen, sollten Sie sich besser informieren und nicht ganze Verwaltungen mit unlösbaren Szenarien und Massnahmen belasten. Zu dem 10-Punkte-Massnahmen- und Förderungsprogramm:

Punkt 1: Alle Forderungen gehen in die gleiche Richtung und sind teilweise bereits umgesetzt, eingeleitet oder abgelehnt worden. Nehmen Sie sich an der Nase, denn gerade die links-grüne Seite verhindert ja vehement Transitumfahrungen wie zum Beispiel Oberlandautobahn, Waidhaldetunnel und so weiter. Heidi Bucher, die Bahn baut ihre Tunnels auch unter den Grundwasserspiegel bei der Durchmesserlinie in Zürich. Da sind Sie ja nicht dagegen, nur für Autotunnels sind Sie dagegen. Wo ist denn da die Gleichheit?

Punkt 2: Wo wollen Sie am Morgen Ihre Briefe und Päckli abholen, wenn ein generelles Fahrverbot für Lastwagen zwischen 19.00 Uhr und 7.00 Uhr der Post die Zustellung unmöglich macht? Der Grundauftrag der Post ist die flächendeckende Versorgung. Und um die Zustellung zu gewährleisten, sind ihre Lastwagen die ganze Nacht unterwegs. Sie verfügt über 5500 Zustellfahrzeuge, Personen- und Lieferwagen, 450 Lastwagen, 650 Busse. Der Fuhrpark der PTT umfasst etwa 20'000 Fahrzeuge. Noch nicht mitgezählt sind dabei die 2000 Postautos. Wie stellen Sie sich die Ver- und Entsorgung einer Stadt vor bei einem zwölfstündigen Lastwagenfahrverbot?

Punkt 3: Den Transitverkehr können wir nicht auf eine Umfahrungsstrasse leiten, weil es keine gibt und weil Sie auch gegen eine solche sind. Sie wollen nur weniger Strassen.

Punkt 4: Ziel- und Quellverkehr möchten doch in die Stadt. Zudem, auf welche Umfahrung möchten Sie diese leiten.

Punkt 5: Wo bitte möchten Sie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30? Sie sollten doch wissen, dass in der Stadt Zürich alle Quartiere über Tempo-30-Zonen verfügen und grosse Teile davon bereits mit Begegnungszonen, das heisst Tempo 20, belegt sind.

Punkt 6: Die Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten für das Gewerbe sind der einzige vernünftige Punkt, der zu begrüssen ist, aber ohne Road-Pricing.

Punkt 7: Die geforderten zusätzlichen Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen würden den ÖV, Tram- und Busverkehr noch mehr behindern. Schon heute regelt die Zürcher Dienststelle für Verkehr die rund 8000 roten, gelben und grünen Ampeln der 385 Lichtsignalanla-

gen. Zudem verursacht ein vermehrtes Anhalten und Anfahren massiv mehr Lärm und Emissionsausstoss.

Punkt 8: Trotz des Ausbaus der Fuss- und Fahrradwege stagniert der Veloverkehr in der Stadt Zürich bei maximal 4 Prozent. Unser Kanton gibt pro Jahr 10 bis 15 Millionen Franken für den Langsamverkehr aus.

Punkt 9: Die Linken und Grünen verhindern sogar den Ausbau des ÖV mit Tramtangente und Busvorläuferbetrieb auf eigenen Spuren. Tramtrassees wie auf der Birmensdorferstrasse, Schmide Wiedikon bis Höhe Buchstrasse: Zwei Tramlinien und fünf Postautolinien, eine Buslinie der VBZ. Das Tramtrassee der Badenerstrasse zwischen Albisriederplatz und Letzlikreis soll mit Rasengittersteinen belegt werden. Bei Ausfall des Trams durch einen Unfall kann dann kein Bus eingesetzt werden. Rettungsfahrzeuge wie Feuerwehr, Sanität und Polizei könnten nur unter erschwerten Bedingungen durchfahren. Dabei ist dieses Stück Strasse aus Sicherheitsgründen – Stadion Letzigrund mit 25'000 Plätzen – für einen guten Ablauf, zum Beispiel bei Ausschreitungen, von grosser Wichtigkeit. Also auch hier ein völliger Widerspruch! Für den Abschnitt Talwiesen bis Triemli wird das heute begrünte Trassee neu durch einen Strassenbelag ersetzt. Dies, obwohl der Abschnitt erst vor wenigen Jahren erneuert wurde. Zur Begründung wird angegeben, die Überlandbusse aus dem Knonaueramt könnten so unbehelligt vom MIV bis zur Endhaltestelle Bahnhof Wiedikon durchkommen.

Punkt 10: Die verbesserte Anbindung und Gestaltung des S-Bahnhofs Hardbrücke ist schon umgesetzt oder eben im Gang.

Liebe Postulantinnen, ziehen Sie Ihr überholtes und zum grossen Teil nicht durchführbares Postulat zurück! Wir von der SVP lehnen es ab.

Eva Gutmann (GLP, Zürich): Der Regierungsrat soll ab der Eröffnung der Westumfahrung Zürich zusammen mit der Stadt Zürich einen umfassenden Massnahmenplan erarbeiten und umsetzen, der die Auswirkungen des Verkehrs auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz auf die Anwohnenden deutlich reduziert. Dafür schlagen die Postulanten zehn Massnahmen vor. Nun ist die Westumfahrung vollendet, aber die Westtangente ist weiterhin eine massiv befahrene Strasse. Die flankierenden Massnahmen greifen das heisst: ehemalige Durchgangsstrassen entlasten–, sie werden leider auch heftig bekämpft und sie betreffen andere Strassenabschnitte. Auf

der Rosengartenstrasse scheint alles wie vorher. Es gibt nur eine leichte Entlastung beziehungsweise nur eine vorübergehende wegen der Bauarbeiten. Dass der Verkehr auf der Westtangente abnehmen muss, jetzt, wo die Umfahrung gebaut ist, steht für die GLP ausser Frage.

Der Regierungsrat weist in seiner Antwort auf den Bau des Waidhaldetunnels als notwendige Bedingung für eine Entlastung der Westtangente in diesem Bereich. Der Bau des Waidhaldetunnels würde kurzfristig Entlastung bringen, macht aber ohne eine gleichzeitige Abklassierung der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz und eine Beschränkung auf ÖV und Langsamverkehr keinen Sinn. Zu oft wurde in den letzten Jahrzehnten den betroffenen Quartieren Entlastung durch den Bau neuer Tunnels und Strassen versprochen. Was bei einer Kapazitätsausweitung geschieht, ist immer dasselbe: Es gibt eine kurzfristige Entlastung und dann ein Auffüllen der neuen Kapazitäten durch neuen motorisierten Individualverkehr. Konstant ist ja nicht die Anzahl Autofahrten, auch nicht, wenn es den Ziel- und Quellverkehr betrifft, sondern konstant ist die Wegzeit, die man zum Beispiel als Pendelstrecke in Kauf nimmt. Es ist dies circa eine Stunde.

Es sind zur Westtangente in den letzten Jahren fast ein Dutzend Vorstösse eingegangen und zum Teil überwiesen worden. Aber die Regierung scheint nicht bereit, wirklich etwas zu machen zur Attraktivitätsverminderung dieser Achse, und sie nimmt ein weiteres Wachstum des Verkehrs einfach so hin. Wir Grünliberalen haben uns auch in der Verkehrsrichtplan-Debatte und danach klar geäussert. Wir können uns eine Zustimmung zu einem Waidhaldetunnel nur dann vorstellen, wenn exakt zur Eröffnung des Tunnels die Rosengartenstrasse für den Durchgangsverkehr nicht mehr zur Verfügung steht. Wir möchten in unseren Quartieren jetzt endlich eine Entlastung sehen und nicht auf einen Waidhaldetunnel vertröstet werden, dessen Bau aus finanziellen Gründen ohnehin sehr unsicher ist. Eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich ist dabei unabdingbar.

Wir unterstützen deshalb das Postulat, vor allem als Zeichen gegen eine verkehrte Strassenverkehrspolitik, auch wenn wir nicht mit allen Massnahmen zu 100 Prozent einverstanden sind.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Wenn uns Willy Germann eingeladen hat, aus diesem Postulat einige – wie Du formuliert hast – Argumentationshilfen zu nutzen, so möchte ich Dir doch in Deinem Votum mit

einigen Fakten begegnen: Tatsache ist, dass dieses Postulat im Februar 2007 eingereicht wurde, ganz wenige Wochen vor Abschluss des kantonalen Verkehrsrichtplans. Mit dem Abschluss des kantonalen Verkehrsrichtplans haben wir, zusammen mit der CVP, ganz konkret gesagt, was auf diesen Hauptverkehrsstrassen auch in der Stadt Zürich passiert. Es ist ausformuliert, dass solche Massnahmen erst zum Tragen kommen, wenn letztlich ein Ersatzprojekt realisiert werden kann und ein Waidhaldetunnel wirklich auch gebaut ist und dieses Problem abschliessend löst. Du sagtest, es gehe eine Generation, bis das letztlich zur Umsetzung gelangt. Wir haben in diesem Verkehrsrichtplan aufgenommen, dass das Projekt sogar kurz- bis mittelfristig realisiert werden muss. Da hat die CVP auch mitgemacht, dass das sofort an die Hand genommen wird. Und entscheidend hast Du uns noch unterstellt, dass mit der Zuständigkeit letztlich die Stadt Zürich das nach wie vor an vorderster Hand anpacken sollte. Die Stadt Zürich hat sich zu diesem Thema vernehmen lassen. Sie will dieses Projekt im Moment nicht aufnehmen. Daher kommt es auch, dass halt jemand anders das Heft wieder in die Hand nehmen muss, und das ist jetzt tatsächlich der Kanton.

Daher liegt Deine Argumentation mit der Argumentationshilfe völlig falsch, und ich bitte Euch ganz klar, dieses Postulat abzulehnen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Seit dieses Postulat eingereicht wurde, müssen wir konstatieren, dass mit der Eröffnung der Westumfahrung begleitende Massnahmen beschlossen wurden und sich in Umsetzung befinden. Leider müssen wir aber auch bei der Behandlung dieses Postulates feststellen, dass wieder einmal mehr die Hauptschuld bei der Stadt Zürich liegt, warum die Situation auf der Westtangente nicht verbessert werden kann. Selbstverständlich haben Sie recht, wenn Sie sagen, 15 Prozent Durchgangsverkehr auf der Rosengartenstrasse seien zu viel. Es hat sogar Platz dafür auf der neuen Westumfahrung. Da haben Sie auch recht. Aber was nützt das Ihnen alles, wenn es dann in Urdorf nicht mehr weitergeht? Die wollen nämlich nicht nach Baden oder Bern oder Basel, sondern die wollen nach Osten, in die Ostschweiz. Und solange Sie das nicht gelöst haben und solange dieser Verkehr in katastrophaler Weise im Limmattaler Kreuz stecken bleibt in Sachen Nordumfahrung der Stadt Zürich, werden Sie überhaupt nichts erreichen können. Mit diesem ständigen Nureinschränken des Verkehrs in der Stadt Zürich werden Sie schlussendlich nur das erreichen, dass sich auch in der Stadt Zürich der Ver-

kehr nur noch mehr verästelt, Verkehr, der nicht unbedingt dort durch will, weil er besser aussen durchgeführt werden könnte. Aber das verhindern Sie jahrelang. Und deshalb haben wir auch einen derart verspäteten Ausbau der Nordumfahrung und des Gubristtunnels.

Die gleiche Politik betreiben Sie jetzt wieder mit dem Verhindern des Ausbaus und des Vorantriebs des Waidhaldetunnels. Es geht einfach nicht, meine Damen und Herren in der Stadt Zürich, dass Sie immer nur versuchen, einzuschränken, abzuwehren, zu verdrängen. Sie erreichen genau das Gegenteil damit. Und was Sie uns im Limmattal beschert haben, dafür möchte ich mich herzlich bedanken bei Ihnen. Das, was im November dann noch auf uns zukommt, wenn die Inner-schweiz auch noch ihre Direktverbindung – zwar die unterbrochene Direktverbindung – im Limmattaler Kreuz bekommt, das möchte ich Ihnen nochmals ganz herzlich verdanken. Sie machen eine total verkehrte Verkehrspolitik. Und solche Vorstösse sind nicht einmal das Papier wert, auf dem sie geschrieben stehen.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Hans Frei, Du hast mich möglicherweise missverstanden: Ich habe indirekt auf eine Gefahr des Postulates hingewiesen. Wir haben da voreilig Massnahmen vorgeschlagen. Also da wird eigentlich die Stadt Zürich etwas bevormundet. Und wenn das Schule macht, dann bekommen Sie ja recht mit Ihrem Postulat, dass man eben die Stadt Zürich und die Stadt Winterthur bevormunden soll im Staatsstrassenwesen. Das war meine ironische Bemerkung.

Ich sage nochmals: Es geht hier nicht um pro oder kontra Waidhaldetunnel, es geht um flankierende Massnahmen. Einige dieser Massnahmen, die aufgeführt sind, sind tauglich, andere nicht, zum Beispiel Tempo 30. Das widerspricht übergeordnetem Recht. Aber es wären auch andere Massnahmen möglich; ich habe ein Beispiel von Christoph Holenstein erwähnt. Und das sind möglicherweise halt sehr kleine Massnahmen, die vor allem den Langsamverkehr betreffen. Und das ist das Positive an diesem Vorstoss – nebst seiner politischen Gefahr –, dass man da vom Kanton her auch überlegt: Wir müssen Verkehrsträger verknüpfen. Und dann sind wir genau wieder beim Vorstoss ([17/2007](#)), dem wir vorher zugestimmt haben. Es fängt eben oft bei kleinen Massnahmen an, die aber eine grosse Wirkung haben könnten.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Über die Bedeutung dieser Westtangente vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung hat sich der Regierungsrat schon im Zusammenhang mit einer ganzen Reihe von Vorstössen geäussert. Über die Entlastungswirkung der Westumfahrung für die Westtangente machen sich gewisse Kreise sehr grosse Hoffnungen. Wenn der Regierungsrat diese Hoffnungen teilweise dämpft, dann tut er dies nicht, weil er nicht gewillt wäre, geeignete Massnahmen zur Lenkung des Transitverkehrs und zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifen, sondern weil das Verkehrsaufkommen auf der Westtangente tatsächlich nur zu einem geringen Anteil aus Durchgangsverkehr besteht. Dies betrifft ganz besonders den Abschnitt Hirschwiesentunnel bis Hardplatz, der Gegenstand dieses Postulates bildet. Der Löwenanteil des Verkehrs – und das ist inzwischen eigentlich bekannt – auf diesem Abschnitt hat Ziel- und/oder Quellort in der Stadt und wird somit auch jetzt, nach der Eröffnung der Westumfahrung, über die Westtangente geführt werden müssen. Eine Kapazitätsbeschränkung, wie sie die Postulanten verlangen, würde zudem zu Ausweichverkehr und somit zu einer Verlagerung der Belastung auf andere Strassen und auf andere Quartiere führen. Und das ist vermutlich nicht die beste der Ideen.

Mit den in der Postulatsbeantwortung aufgeführten Massnahmen tut der Regierungsrat, teils in Zusammenarbeit selbstverständlich mit der Stadt Zürich, das Nötige und auch das Mögliche, um den Transitverkehr auf die Westumfahrung zu bringen und dabei die zureichende verkehrliche Erschliessung eines bedeutenden Teils der Stadt Zürich sicherzustellen. Deshalb beantragt der Regierungsrat Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 75 Stimmen (bei 4 Enthaltungen), das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wir kommen noch zur Bilanz des heutigen Tages: Sie haben durchaus im Sinne der Ratseffizienz gearbeitet. Wir sind bis zu Traktandum 10 gekommen und Sie haben nur drei Anfragen eingereicht.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Grundlagen für eine Nachlasssteuer im Kanton Zürich**
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Stromstrategie des Kantons Zürich beziehungsweise der EKZ**
Anfrage *Michèle Bättig (GLP, Zürich)*
- **Bodenuntersuchungen auf dem Areal der Jagdschiessanlage Au in Embrach**
Anfrage *Monika Spring (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr

Zürich, den 21. September 2009

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. Oktober 2009.