



## 116. Sitzung, Montag, 4. September 2017, 8.15 Uhr

Vorsitz: Karin Egli (SVP, Elgg)

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen ..... Seite 2
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme ..... Seite 3
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 3
- Vertretung einer Einzelinitiative ..... Seite 4
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von  
Geschäften ..... Seite 4
- Lange Nacht der Museen ..... Seite 5

#### 2. Gesetz über Controlling und Rechnungslegung

Antrag der Redaktionskommission vom 29. Juni  
2017

- Vorlage 5284b ..... Seite 5

#### 3. Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf

Motion von Christian Lucek (SVP, Dänikon) und  
Michael Welz (EDU, Oberembrach) vom 29. Juni  
2015

- KR-Nr. 177/2015, RRB-Nr. 985/21. Oktober 2015  
(Stellungnahme) ..... Seite 6

#### 4. Anpassung des Baustandards bei kantonalen Hochbauprojekten

Postulat von Roland Scheck (SVP, Zürich), Erich  
Bollinger (SVP, Rafz) und Josef Wiederkehr (CVP,  
Dietikon) vom 6. Juli 2015

- KR-Nr. 185/2015, Entgegennahme, Diskussion ..... Seite 21

## 5. Sommersmog

Interpellation Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster) vom 31. August 2015

KR-Nr. 218/2015, RRB-Nr. 998/28.10.2015 ..... Seite 32

## 6. Rheinfall – wer A sagt, muss auch B sagen

Postulat Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Benno Scherrer Moser (GLP, Uster) vom 7. Dezember 2015

KR-Nr. 320/2015, Entgegennahme, Diskussion ..... Seite 50

## Verschiedenes

- Fraktionserklärung
- Fraktionserklärung der SVP betreffend neuer Bürgerrechtsverordnung ..... Seite 49
- Rücktrittserklärungen
- Gesuch um Rücktritt aus dem EKZ-Verwaltungsrat von Martin Mossdorf, Bülach ..... Seite 59
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 60

## Geschäftsordnung

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf fünf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 122/2017, Stopp der Bürokratie gegen Igelstationen  
*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)*

- KR-Nr. 126/2017, ORS – Gewinnorientierte Dienstleisterin im Asylbereich  
*Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)*
- KR-Nr. 138/2017, Jugendliche, die den Übergang I nicht schaffen  
*Walter Meier (EVP, Uster)*
- KR-Nr. 175/2017, Transparenz über die Höhe der Unterstützung für vorläufig Aufgenommene  
*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*
- KR-Nr. 177/2017, Steuerliche Belastung im Kanton Zürich  
*Stefan Feldmann (SP, Uster)*

### ***Ratsprotokoll zur Einsichtnahme***

Auf der Webseite des Kantonsrates ist einsehbar:

- Protokoll der 114. Sitzung vom 28. August 2017, 8.15 Uhr

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Verlängerung Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen**  
KR-Nr. 9/2017
- **Verkehrsabgaben für ÖV-Motorfahrzeuge**  
KR-Nr. 10/2017
- **Reduktion bzw. Anpassung der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen**  
KR-Nr. 11/2017
- **Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%**  
KR-Nr. 16/2017

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Gerichtliche Kontrolle von gebundenen Ausgaben**  
KR-Nr. 30/2017

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Strategische Sicherung der Stromversorgung (Produktion)**  
KR-Nr. 182/2017

- **Vereinbarung im Zusammenhang mit Beteiligungen an Elektrizitätsversorgungsunternehmen**  
KR-Nr. 183/2017
- **Strategische Sicherung der Stromversorgung (Stromnetz)**  
KR-Nr. 184/2017

### *Vertretung einer Einzelinitiative*

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Im Zusammenhang mit der Einzelinitiative von Artur Terekhov, Oberengstringen, betreffend steuerliche Heirats- und Singlestrafe zugleich eindämmen, KR-Nr. 216/2017, ist das Gesuch gestellt worden, dass der Einreicher der Einzelinitiative persönlich während zehn Minuten vor dem Rat begründen und an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen darf. Dies ist gemäss Paragraf 130 Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte möglich, wenn wenigstens ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützt.

Wünscht jemand das Wort dazu? Das ist nicht der Fall. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Präsenztaste «P/W». Es sind 159 Ratsmitglieder anwesend. Um das Gesuch zu bewilligen, braucht es somit mindestens 40 Stimmen.

### *Abstimmung*

**Dem Gesuch stimmen 140 Kantonsratsmitglieder zu. Damit ist das Quorum von 40 Stimmen erreicht.**

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Somit hat Artur Telekhov Anrecht darauf, an der materiellen Beratung im Rat mit beratender Stimme teilzunehmen. Die Tür kann wieder geöffnet werden.

### *Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften*

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, das heutige Geschäft 105, Genehmigung der Eigentümerstrategie für das Universitätsspital Zürich, Vorlage 5348a sowie das heutige Geschäft 106, Genehmigung der Eigentümerstrategie für die Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Vorlage 5349a, gemeinsam in freier Debatte zu behandeln. Sie sind damit einverstanden.

## ***Lange Nacht der Museen***

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Wie jedes Jahr haben auch dieses Wochenende die Parlamentsdienste und die Staatskanzlei das Rathaus in der Langen Nacht der Museen präsentiert.

Das Rathaus wurde in ein spezielles Licht gerückt. Der Lichtgestalter Reto Marty machte attraktive Details der streng strukturierten Fassade sichtbar, wie beispielsweise der blaue Sternenhimmel unter dem Dach, und rollte auf dem Trottoir des Limmatquais ein Lichtteppich aus Ornamenten des Innern des Rathauses aus. Das Motto war also mehr, «wir rollen Ihnen den Teppich aus».

Und dies war mit Erfolg gekrönt. Mit der Schliessung des Hauses um 1 Uhr hatten wir einen neuen Rekord mit über 3300 Besucherinnen und Besuchern zu verzeichnen. Diese Besucherinnen und Besucher absolvierten auch den Politparcours, den Sie vielleicht noch aus Winterthur kennen. Die Kommissionssekretärinnen organisierten mit den Besucherinnen und Besuchern fingierte Kommissionssitzungen. Die politischen Forderungen, die daraus entstanden, ersehen Sie auf den Pinwänden im Foyer. Vielleicht nehmen Sie ja das eine oder andere Anliegen auf.

Wir danken den Mitarbeitenden der Parlamentsdienste und der Staatskanzlei, dass sie jedes Jahr ein attraktives Programm auf die Beine stellen. (*Applaus.*)

## **2. Gesetz über Controlling und Rechnungslegung**

Antrag der Redaktionskommission vom 29. Juni 2017

Vorlage 5284b

*Sonja Rueff (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission:* Die Redaktionskommission hat eine kleine Änderung angebracht. Im Paragraf 37 litera d hat sie «vorgezogene Ausführungsplanung» korrekt in Einzahl dargestellt. Besten Dank.

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragrafenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden.

7542

*Redaktionslesung*

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; so genehmigt.

I. Das Gesetz über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 wird wie folgt geändert:

§ 37

Keine Bemerkungen; so genehmigt.

II.

Keine Bemerkungen; so genehmigt.

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten. Wir kommen zu Schlussabstimmung.

*Schlussabstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5284b zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf**

Motion von Christian Lucek (SVP, Dänikon) und Michael Welz (EDU, Oberembrach) vom 29. Juni 2015

KR-Nr. 177/2015, RRB-Nr. 985/21. Oktober 2015 (Stellungnahme)

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* «Gut Ding will Weile haben»: Mit Beschluss vom 11. Januar 2017 hat der Regierungsrat seine bisher kategorisch ablehnende Haltung zu einem weiteren Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf endlich revidiert. Aus diesem Grund sollte es eigentlich nur eine Formsache sein, dem Anliegen dieser Motion nachzukommen.

Um was geht es? Zitat: «Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen und stellt die Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes und den Richtplänen der Nachbarkantone sicher.» Diesem Zitat aus der Einleitung des kantonalen Richtplans als Instrument der raumplanerischen Vorsorge können wir heute nachleben.

Wir haben bei der Festlegung des Richtplans die fliegerische Entwicklung auf dem Gelände im Text mit dem Hinweis auf den entsprechenden Sachplan des Bundes zwar korrekt erwähnt, es allerdings unterlassen, bei den Karteneinträgen die Piste einzutragen oder, präzise ausgedrückt, sie herausgestrichen. Es besteht also eine Diskrepanz zwischen Richtplantext und der Karte und, noch wichtiger, der tatsächlichen Situation vor Ort. Denn der Flughafen Dübendorf existiert seit 1914, und das wird noch eine ganze Weile so bleiben. Unabhängig von den verschiedenen Szenarien ist davon auszugehen, dass die Piste auch in 20 Jahren noch vorhanden ist, und das ist im Richtplan entsprechend abzubilden.

Der Bund hat bereits bei der Festsetzung des Zürcher Richtplans in seinem Koordinationshinweis auf diesen Umstand hingewiesen und einen entsprechenden Vorbehalt angebracht. Im Weiteren hat der Bund als Eigner des Geländes und Hoheitsinhaber der Luftfahrtpolitik neben dem erwähnten Bundesbeschluss sowohl den luftfahrtpolitischen Bericht veröffentlicht wie auch SIL-Konzept (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) Teil I-III B angepasst. Darin wird unmissverständlich die Absicht zur weiteren fliegerischen Nutzung der Piste in Dübendorf bekräftigt, namentlich durch die für den Wirtschaftsplatz Zürich wichtige Geschäftsfligerei. Nicht zuletzt kann damit auch eine gewisse Entlastung des Flughafens erreicht werden, welche namentlich auch hilft, den unpopulären Verspätungsabbau in den Nachtrandzeiten zu vermeiden. Zudem wird dem erheblichen Synergiepotenzial der Fliegerei mit dem geplanten Innovationspark Rechnung getragen. Es drängt sich geradezu auf, bei diesem Standort diese Verbindung zu schaffen. International gibt es mehrere Beispiele, wie sich Flugplätze und Innovationsstandorte hervorragend ergänzen. Diese Chance gilt es jetzt zu nutzen.

Auch die Anliegergemeinden anerkennen mittlerweile die Bedeutung des Flugplatzes und haben ihrerseits ein alternatives Konzept unter dem Titel «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» vorgeschlagen. Unabhängig des schlussendlichen Konzeptes und Betriebsreglements

ist es also klar, dass in Dübendorf weiter geflogen wird und daher die Piste erhalten bleibt.

Sehr geehrte Ratskolleginnen und -kollegen, man kann zur Fliegerei stehen, wie man will, der Richtplan muss jedoch wertefrei und korrekt die gegenwärtige und zukünftig zu erwartende Entwicklung aufzeigen. Der Bund will auf seinem Gelände in Dübendorf, der grössten strategischen Landreserve im stadtnahen Raum, Innovation und Fliegen zusammenbringen. Nehmen Sie zur Kenntnis, dass es in Dübendorf nur den «Fünfer und das Weggli», also den Innovationspark und den Flugplatz, gibt. Daher muss der Regierungsrat mit dieser Motion dazu bewegt werden, die Situation auf dem Areal korrekt im Richtplan wiederzugeben.

Wir haben bereits in der Debatte vom Mai 2015 zur Teilrevision des Richtplans, wo wir den Perimeter des Innovationsparks eingetragen haben, versucht mit diesem Antrag diesem Umstand Rechnung zu tragen. Im Grundsatz wurde das Anliegen zumindest von der bürgerlichen Seite anerkannt. Allerdings konnte man sich nicht zu einer Unterstützung durchringen, da der Antrag formell im falschen Kapitel gestellt wurde. Da sich das vorliegende Begehren nun auf das richtige Kapitel 4.7.2, Luftfahrt, bezieht, sollte es nun lediglich eine Formalie sein, diesen Vorstoss zu unterstützen. Überweisen Sie die Motion und geben Sie dem Regierungsrat die Gelegenheit, diese Korrektur im Richtplan vorzunehmen. Ich danke Ihnen.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Kollege Lucek hat uns soeben gesagt, dass wir hier die Debatte im falschen Parlamentssaal führen. Ich ändere deshalb meine Anrede in «Sehr geehrte Frau Bundesrätin Doris Leuthard, sehr geehrte Mitglieder des Bundesrates». Sie entscheiden sich leider immer wieder gegen meine engere Heimat, das Glatttal. Sie wollen diesem Tal, das von über 200'000 Einwohnerinnen und Einwohnern bewohnt ist, einen zweiten Zivilflughafen aufzwingen. Es genügt Ihnen nicht, dass Zehntausende unter dem Fluglärm von Kloten leiden müssen. Es genügt Ihnen nicht, dass unsere Gemeinden über Jahrzehnte immer wieder betrogen, belogen und an der Nase herumgeführt wurden. Es genügt Ihnen nicht, dass die touristische Billigfliegerei jede Aussicht auf eine ökologisch nachhaltige Entwicklung obsolet macht. Und es genügt Ihnen nicht, dass das Konzept der rein profitorientierten Airport-City dank massgeschneiderten Bundesgesetzen und Privilegien unsere Stadtzentren absterben lässt. Nein, Sie wollen auch noch die grösste unbebaute Landreserve unserer Glatttal-Stadt dem Moloch Luftverkehr in den Rachen werfen. Wir im Glatttal



müssen im Interesse der Raumplanung immer näher zusammenrücken und verdichtet wohnen. Für uns werden ruhige und grüne Orte mit zunehmender Verdichtung immer wichtiger. Deshalb ist es für uns ein unverzichtbares Fernziel, auf dem heutigen Flugplatzareal in Dübendorf nebst dem Innovationspark und seinen neuen Betonbauten eine grosszügige Naherholungslandschaft zu erhalten. Und für die Natur ist es ebenso wichtig, über dieses Areal eine grüne Landschaftsverbindung zum Greifensee zu schaffen.

Sie im Bundesrat folgen bisher blind der Agenda der Luftverkehrspromotoren. Diese Agenda sieht vor, aus der Dübendorfer Militäripiste die vierte Piste des Flughafens Kloten zu machen. Das Betriebskonzept der Flugplatz Dübendorf AG dient dazu als Türöffner. Betriebswirtschaftlich steht es auf äusserst wackligen Füßen. Wenn die Flughafen Zürich AG in fünf Jahren Dübendorf übernimmt und die Business-Fliegerei in zehn Jahren dorthin verlagert, gewinnt sie Kapazität und kann die Kosten des Business-Airports Dübendorf decken. Das haben Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen natürlich gemerkt und kontern mit einem eigenen Projekt. Dass gestandene Gemeindepolitikerinnen und Gemeindepolitiker ihren Bürgern im November allen Ernstes vorschlagen, einen defizitären Museums- und Werkflugplatz zu subventionieren, zeigt die Verzweiflung, die in den Exekutiven dieser Gemeinden herrscht, die Verzweiflung, die sie befällt, wenn sie an die raumplanerische Katastrophe denken, welche die Ausdehnung des Flughafens Kloten nach Dübendorf für ihre aufstrebenden, aber mit sozialen Problemen belasteten Gemeinden bedeuten würde.

Frau Bundesrätin, Sie signalisieren Solidarität mit den Bergtälern unter Naturkatastrophen und mit alpinen Schafhaltern, die unter dem Wolf leiden. Wir, eine Viertelmillion Menschen im Glatttal vermissen Ihre Solidarität, wenn die masslosen Ansprüche der Luftverkehrsbranche und ihrer Nebenbetriebe wie Shopping-Centers, Valet-Parking und Circle (*Bauprojekt «The Circle» am Zürcher Flughafen*) die Zukunft unserer Gemeinden gefährden. Wir erwarten, dass Sie dieser Gier nach Flächen- und Mengenwachstum Grenzen setzen. Besten Dank und Grüsse an den Gesamtbundesrat.

Und nun zur Motion der SVP: Sie fordert, dass wir nicht mehr die Interessen des Kantons Zürich an erste Stelle setzen, sondern dass wir uns dem Bundesdiktat unterwerfen. Was im Kanton Zürich niemals mehrheitsfähig wäre, nämlich ein zweiter Zivilflughafen mitten in der Agglomeration, soll uns aufgezwungen werden. Der Regierungsrat hat sich noch vor zwei Jahren einem solchen Ansinnen mutig in den Weg gestellt. Unterdessen hat er seinen Kampf für eine sinnvolle Raumpla-

nung im Glatttal aufgegeben. Er könnte sich ein Beispiel an den Regierungen kleiner Gebirgskantone nehmen, die nicht so rasch aufgeben, obwohl sie von Bundesbern viel mehr abhängig sind als unser Kanton Zürich.

Die SP lehnt jeden weiteren Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen in Dübendorf unverändert entschieden ab. Sie wird die Bevölkerung und die betroffenen Gemeinden in ihrem Kampf für die eigene Lebensqualität und für mehr Natur im Glatttal mit allen politischen Mitteln auch in Zukunft unterstützen. Das Motto für diese einmalige Grünfläche muss lauten: «Die Piste muss weg, der Zaun muss weg und die Motion muss weg.» Besten Dank für Ihre Unterstützung.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Seit der Einreichung dieser Motion vor über zwei Jahren ist betreffend Flugplatz Dübendorf bekanntlich einiges passiert. Es gibt einen bunten, aus ordnungspolitischer Sicht teilweise fragwürdigen Straus von Ideen, ich denke da an das Ansinnen der drei bürgerlich regierten Anrainergemeinden, den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf mit Steuergeldern in die eigene Hand zu nehmen. Wahrlich keine Staatsaufgabe. Ein eigentlicher Aktionismus ist um den Flugplatz Dübendorf entstanden. Das ist sicher politisch wichtig und auch gut so.

Wir sehen aber zwei grosse Linien: Einerseits der Innovationspark und andererseits die Aviatik, und zu beidem sagen wir – und haben es schon immer gesagt – Ja. Der Innovationspark ist ein zentrales raumplanerisches Element liberaler Politik für die Standortentwicklung der Grossregion Zürich, wo Private und staatliche Forschung und Entwicklung und die Herstellung von neuen Produkten durch Privatinvestoren stattfinden soll und somit eine grosse Zahl von neuen, qualifizierten Arbeitsplätzen geschaffen werden können. Dieser Innovationspark ist bereits Realität, schreitet langsam aber sicher voran, nimmt erste Konturen an, belebt sich mit ersten Infrastrukturen und Aktivitäten. Zweitens, die Ermöglichung der Aviatik auf dem Flugplatzgelände Dübendorf: Hier scheint sich unsere hartnäckige Position zu bewähren, denn mittlerweile ist auch der Regierungsrat in seiner neuen Zusammensetzung seit Beginn dieser Legislatur auf diese Position umgeschwenkt. Somit dürfte unserer Regierung diese Motion eigentlich gelegen kommen und sie müsste sie aus heutiger Sicht eigentlich auch entgegennehmen wollen, im Gegensatz zur Stellungnahme in der Motion selbst.

Denn auch für die Aviatik braucht es zuverlässige, gesetzliche beziehungsweise raumplanerische Grundlagen. Diese sollen nun mit der

Stossrichtung der vorliegenden Motion erarbeitet werden. Eine Hausaufgabe für den Regierungsrat und die Verwaltung. Christian Lucek hat die Bedeutung eines präzisen Richtplans vorhin erläutert.

Was verstehen wir darunter? Wir wollen die Optionen für eine aviatische Nutzung solange wie möglich offenhalten. Das ist eine grundsätzliche Gesinnung und widerspiegelt unser Staatsverständnis, die Rahmenbedingungen so zu setzen, um privatwirtschaftliche, mehrwertschaffende Aktivitäten zu ermöglichen. Ob sie dann schlussendlich passieren, wie und wann sie realisiert werden und sich entwickeln, das sollen schlussendlich die Marktverhältnisse mitbestimmen, in diesem Fall, ob es einem Betreiber – und da sind wir ganz offen, wer das sein kann – gelingen wird, langfristig und nachhaltig ein Businessmodell mit der Fliegerei in Dübendorf zu realisieren. Auch wir sehen und verstehen die Komplexitäten von zwei Flugplätzen, die nahe zusammenliegen. Auch wir anerkennen die Sicherheitsaspekte, die oberste Priorität aufweisen, auch wir nehmen das Thema Fluglärm in der Grossregion Zürich und natürlich auch im Glatttal sehr ernst. Der ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) der selbst schon in Zusammenhang mit dem Flughafen in Kloten eigentlich einer Überarbeitung bedarf, sollte künftig auch die Aviatik vom Flugplatz Dübendorf einschliessen. Wir wollen hier vorwärts machen, wir wollen hier Klarheit schaffen. Wir werden diese Motion als FDP-Fraktion überweisen. Es gibt eine Gegenstimme, die von Linda Camenisch. Sie ist Gemeinderätin in Wallisellen und vertritt hier die Haltung der Zürcher Planungsgruppe Glatttal. Besten Dank.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Lieber Christian Lucek, wir haben es gehört, es ist schon einige Zeit seit der Einreichung dieses Vorstosses vergangen und wir alle mussten wohl unser Votum schon ein paar Mal an die aktuellen Geschehnisse anpassen. Immer noch richtig ist, dass im aktuell gültigen Richtplan steht, dass der Flugplatz Dübendorf der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung untersteht. Darüber bist du, Christian Lucek, offenbar nicht glücklich. Aber wir auch nicht. Du willst den Resultaten des Bundes vorgreifen und den Flugplatz Dübendorf jetzt schon im Richtplan verankern, obwohl wir noch nicht einmal wissen, wie er aus Sicht des Bundes einmal aussehen soll. Wir dagegen möchten die Planungshoheit möglichst beim Kanton Zürich und den Anrainergemeinden behalten.

Christian Lucek, du beziehst dich auf den Genehmigungsvorbehalt des Bundes zur Gesamtrevision des Richtplanes. Der Bund bemängelt aber eine fehlende zivile Nutzung des Flugplatzes und nicht den feh-

lenden Pisteneintrag. Alle Anträge von dir in der Vergangenheit und heute beziehen sich auf die bestehenden Pisten und die militärische Nutzung. Es ist also schlicht falsch, hier mit dem Willen des Bundes zu argumentieren.

Auch der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme dargestellt, dass aktuell die Planungsschritte beim Bund liegen und die momentane Situation im Richtplan korrekt wiedergegeben ist. Es ist nicht möglich, die bestehende Piste im Richtplan zu verankern, da sie mit dem Perimeter des Innovationsparks überschneidet. Und ein Plan, wie der Pistenverlauf nach Meinung des Bundes auszusehen hat, gibt es noch nicht. Also: Was genau sollen wir im Richtplan eintragen, frage ich die Motionäre? Wegen den laufenden Arbeiten des Bundes gibt es noch nicht einmal aus Sicht der Flugplatzbefürworter einen Grund, jetzt in Aktionismus zu verfallen. Im Gegenteil, nachdem ja der Regierungsrat eine weitere Fliegerei befürwortet und die Anrainergemeinden eigene Vorschläge zur Zukunft des Flugplatzes einbringen, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt für einen Rückzug der Motion und einen Eintrag der Piste in einem ordentlichen Planungsverlauf. Bei einem ordentlichen Planungsverfahren ist dann auch gewährleistet, dass eine Abstimmung zwischen Gemeinden, Kanton und Bund gemacht wird, sodass die Genehmigung durch den Bund am Schluss erfolgen kann. So geht es dem Eintrag gleich wie demjenigen für einen Eintrag «Heliport mit Bundesbasis» – ebenfalls aus der Küche Lucek –, der die Hürde im Kantonsrat zwar genommen hat, aber vom Bund wieder gestrichen wurde.

Die Grünliberalen sind darum nicht nur gegen eine weitere Fliegerei in Dübendorf, sondern auch gegen den bürokratischen Leerlauf, den diese Motion produzieren wird.

*Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster):* Wir Grünen sind ja nicht grundsätzlich gegen eine fliegerische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf. Wir beschränken diese aber sehr gerne auf eine umweltverträgliche Aviatik, also auf Vögel, Schmetterlinge, Wildbienen und Libellen. Zusätzlich wollen wir die Arealnutzung auch auf Tierarten ausdehnen, die zu Fuss unterwegs sind. Autobahn und «NATO-Draht» (*Stacheldraht*) sind heute eine unüberwindbare Barriere für alle Wildtiere, die sich zwischen den Naturschutzgebieten nördlich und südlich des Flugplatzes bewegen. Dazu braucht es zwei Wildtierkorridore über das Flugplatzareal und die Autobahn.

Das Flugplatzareal ist die grösste zusammenhängende Magerwiese in unserem Kanton. Sie soll auch in Zukunft für die Produktion von

Ökoheu zum Beispiel für Zooelefanten landwirtschaftlich genutzt werden. Wir denken aber auch an den Nutzen für uns Menschen. Unter diesem Magerrasen haben wir einen Grundwasserstrom, der in seiner Trinkwasserqualität einmalig ist. Die Fläche des Flugplatzareals wurde während Jahrzehnten weder gepflügt noch gedüngt. Das Trinkwasser ist deshalb dort praktisch frei von Pestiziden oder Nitraten.

Geschätzte Motionäre, in Ihrer Motion schreiben Sie nur vordergründig nüchtern, von der «Berücksichtigung zukünftiger Aspekte der Aviatik im Richtplan». Sie meinen damit ja eigentlich vor allem eines, nämlich die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Von Wertefreiheit keine Spur.

Nun, was würde eine zivilaviatische Nutzung denn konkret bedeuten? Erstens, massiv ausgeweitete Flugbetriebszeiten. Zweitens, mindestens doppelt so viele Flugbewegungen im Vergleich zu heute, also, drittens, mehr Lärm, viertens, mehr Abgase, fünftens, mehr Sicherheitsrisiken und sechsten, mehr landseitigen Verkehr. Kurz: Sie wollen den Menschen und, wie wir bereits gehört haben, den Tieren und Pflanzen in dieser Region einen wahren Albtraum bescheren. Mitten im dichtbesiedeltesten Gebiet des Kantons soll das Flugplatzareal Dübendorf zu Ihrer Spielwiese werden. Mit diesem Anliegen torpedieren Sie die vielfältigen Bemühungen der Glatttalregion um eine nachhaltige Siedlungs- und Raumentwicklung und mehr Lebensqualität für die Bevölkerung. Mit der angestrebten Kapazitätserweiterung auf dem Flugplatz Dübendorf sabotieren Sie aber auch sämtliche Klimaschutzziele. Ihre Flugträume sind Ihnen mehr wert als das Gemeinwohl, mehr wert als der Natur- und Klimaschutz, mehr wert als klare CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für die Luftfahrt. Sie nehmen aber auch, und das ist besonders tragisch, massive Sicherheitsrisiken in Kauf, die sich aus der Übernutzung des Flugraums rund um Zürich ergeben.

Die Schweiz verfügt heute schon über den komplexesten und am dichtesten beflogenen Luftraum Europas. Nicht umsonst heisst es auch immer wieder in der NZZ, so zum Beispiel das letzte Mal am 12. August 2017, der Zürcher Luftraum sei und bleibe gefährlich. Der darin bestehende Dichtestress führe immer wieder und zunehmend häufiger zu sehr gefährlichen Situationen. Ihrem gleich mehrfach gefährlichen Anliegen setzen wir Grünen die Vision von mehr Lebensqualität für alle Lebewesen in dieser Region entgegen. Den Regierungsrat bitten wir einmal mehr, sich endlich für den Abbau des NATO-Drahts einzusetzen, der für den schleichenden Vogelermord vor Ort verantwortlich ist. Diese Motion ist entschieden abzulehnen.

*Philipp Kutter (CVP, Wädenswil):* Immer wieder hat der Bundesrat deutliche Aussagen gemacht, dass er an der Fliegerei auf dem Militärflugplatz Dübendorf festhalten will und einen zivilen Flugplatz beabsichtigt. Die CVP-Fraktion hat diese Stossrichtung immer unterstützt und sich dafür ausgesprochen, dass in Dübendorf eine kombinierte Nutzung angestrebt wird mit einem zivilen Flugfeld und einem Innovationspark.

Für einen prosperierenden Wirtschaftsraum wie den Grossraum Zürich sind genügend Kapazitäten in der Flugplanung, gute Verkehrsinfrastrukturen im Allgemeinen und kurze Wege zentrale Erfolgsfaktoren. Wir wollen innovative Firmen anziehen. Dann sollten wir die Chance, die sich in Dübendorf bietet, nutzen und auch die Verkehrsinfrastruktur darauf ausrichten.

Endlich, muss man sagen, hat auch die Regierung erkannt, welche Chancen und Potenziale sich in der Geschäftsfliegerei bieten. Das ist sehr erfreulich. Es wird natürlich noch viel Wasser die Limmat hinunter fliessen, bis alle Fragen geklärt und alle Entscheide gefällt sind und das Volk seinen Segen für eine Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf gegeben hat. Der jetzige Richtplaneintrag hingegen entspricht den aktuellen Begebenheiten gar nicht und nach grösster Wahrscheinlichkeit auch der nahen Zukunft nicht. In Dübendorf findet der Flugbetrieb statt, und dies ohne eingetragene Piste. Es bräuchte daher eine Abstimmung mit dem SIL und endlich eine planerische Korrektur. Die CVP unterstützt daher die vorliegende Motion, die von der Regierung fordert, die heutigen und die zukünftigen Aspekte auf dem Gelände realistisch zu beurteilen und eine Teilrevision des Richtplanes anzustossen. Natürlich erzähle ich Ihnen kein Geheimnis, wenn ich Ihnen sage, dass auch wir eine abweichende Stimme haben. Mein geschätzter Kollege Jean-Philippe Pinto, Gemeindepräsident von Volketswil, wird sich anders verhalten. Besten Dank.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Eines muss man dem Hauptmotionär lassen, Kollege Christian Lucek ist es gelungen, sich mit seiner Liebe zum Flugplatz Dübendorf klar zu positionieren. Gleichzeitig wecken seine Anliegen bei mir aber auch unangenehme Erinnerungen an den Militärdienst. Denn noch länger auf den Ausgang warten zu müssen, nur weil zum Beispiel Gefreiter Müller wieder einmal mit einem längst abgehakten Anliegen kam, fand ich gar nicht lustig.

Die Sachlage ist doch klar, nachdem wir uns mit der Teilrevision des Richtplanes betreffend Innovationspark episch lange mit der Fliegerei

in Dübendorf auseinandergesetzt haben. Sollte dies trotzdem in Vergessenheit geraten sein, hier nochmals, was in den damaligen Protokollen festgehalten wurde. Beim konkreten Vorgehen in Sachen Fliegerei in Dübendorf sprechen wir von drei Prozessen, und für den Innovationspark, das militäraviatische und zivilaviatische Flugfeld gelten nun einmal unterschiedliche Räume, Zuständigkeiten und Zeithorizonte. Für die Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt ist der Bund zuständig. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen des Innovationsparks verantwortet hingegen der Kanton Zürich. Und wie Sie wissen, liegt für die Aufnahme der Planungsarbeiten bereits die Zustimmung des Bundes vor. Der Innovationspark soll im Kopfbereich des Flugplatzareals errichtet werden. Das wissen wir alle. Und klar ist aber auch der Perimeter, der für eine zivilaviatische Nutzung freizuhalten ist. In Erinnerung rufen möchte ich auch, dass alle laufenden Verfahren sauber aufeinander abgestimmt sind. Jetzt, quasi so kurz vor dem Abtreten in den Ausgang, nochmals auf Feld eins zurückzugehen, macht einfach keinen Sinn. Es sei denn, der Kanton Zürich wolle sich in der Rolle des quengelnden Kindes gefallen, dass dem Bund auf die Nerven gehen will. Und weil Polit-Loopings den Ratsbetrieb sicher nicht effizienter machen, überlassen wir diese Rolle lieber anderen.

Die EVP ist betreffend der Fliegerei in Dübendorf gegen unnötige Zwängereien und wird diese Motion deshalb nicht überweisen.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir haben zuvor gehört, einige Zeit sei schon vergangen, es habe sich einiges getan. Und trotzdem kann ich Ihnen sagen, kaum wurde dieser Richtplaneintrag abgelehnt, war die Motion schon auf dem Tisch. Und diese Motion ist keinesfalls eine Reaktion auf die neuen Entwicklungen, die sich hier in letzter Zeit getan haben, sondern sie kommt wie die alte Fasnacht nach zwei Jahren wieder zu uns in den Kantonsrat.

Für die AL gibt es deshalb auch keine relevanten, neuen Erkenntnisse zum Flugplatz. Für uns ist weiterhin klar, wir wollen keinen Flugverkehr in Dübendorf, ein Flughafen in Zürich ist genug. Vielmehr können wir uns eine Nutzung als Naturpark vorstellen. Dies würde allen etwas bringen und nicht nur den wenigen Flugfanatikern, die hier den Flugverkehr um jeden Preis aufrechterhalten wollen.

Wir werden diese Motion deshalb genauso wertefrei oder wertevoll ablehnen.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Dieser Vorstoss wurde eingereicht, weil anlässlich der Beratung zum Richtplaneintrag des Innovationsparks im Jahr 2015 von verschiedenen Fraktionen erwähnt und gefordert wurde, dass der Richtplaneintrag des Flugplatzes Dübendorf separat behandelt werden soll. Das können wir heute tun.

Und die Zeit ist nicht still gestanden. Die EDU begrüsst die derzeitige Entwicklung. Der Bund hat als Eigentümer des Flugplatzes Dübendorf die künftige aviatische Nutzung behördenverbindlich festgelegt und bereits die Betreiberorganisation bestimmt. Auch der Regierungsrat gesteht in der Medienmitteilung vom 12. Januar 2017 die Win-win-Situation von Flugplatz und Innovationspark ein und möchte am Flugbetrieb festhalten und somit auch für zivile Zwecke nutzen. Es trifft also ein, was die EDU bei der Beratungen zum Flugplatz Dübendorf und zum Innovationspark schon mehrfach gesagt hat, und die Haltung der Regierung freut uns. Eine Synergie-Nutzung macht durchaus Sinn und stärkt den Innovationsstandort.

Mit dieser Motion verlangen wir, dass der Regierungsrat den Sachplan des Bundes zum Flugplatz Dübendorf in den Richtplan aufnimmt. Dies ist grundsätzlich eine Selbstverständlichkeit. Wir verlangen also nichts Aussergewöhnliches, denn es ist im Interesse des Kantons, dass der Flugplatz, wie jede andere Nutzung auch, im kantonalen Richtplan verankert ist. Der Regierungsrat hat nun Zeit, bis der Bund definitiv weiss, was er will und kann uns dann den Richtplaneintrag vorlegen. Es ist heute also an der Zeit, dass der Kantonsrat die Raumsicherung am Flugplatz Dübendorf für die aviatische Nutzung startet. Innovationspark und Flugbetrieb ergeben eine Win-win-Situation, vor allem stärken sie Zürich als Innovations- und Arbeitsplatz. Denken Sie vorausschauend. Die nächsten Generationen benötigen auch Mobilität und sind dankbar, wenn wir den bestehenden Flugplatz sichern.

Noch einige Gedanken an Karin Fehr Toma und an Ruedi Lais: Ich möchte Sie daran erinnern, dass der Flugplatz Dübendorf bestehend ist. Es geht also hier nicht um einen Pistenausbau, es geht auch nicht um ein Betriebskonzept. Das Verhältnis zwischen Piste und Grünfläche bleibt gleich. Somit bleibt auch der Platz für die Schmetterlinge und für das Ökoheu für die Zooelefanten. Das Heu kann genau gleich gewonnen werden. Ich möchte Sie einfach noch daran erinnern, dass der Flugplatz Dübendorf im urbanen Zürich liegt und nämlich genau dort, wo die Bevölkerung eine gute oder eine sehr gute Verkehrerschliessung fordert. Wir können dies nicht irgendwo in der Pampas machen, deshalb wollen wir, dass die bestehende Infrastruktur bestehen bleibt.



*Ivo Koller (BDP, Uster):* Ich verzichte darauf, die zahlreichen Vorgänge seit Eingang der Motion zu wiederholen. Was es jedoch zwingend immer wieder zu erwähnen gilt, ist, dass die lärmgeplagte Bevölkerung rund um den Flughafen Dübendorf lange Jahre mit den Jets gelebt und die militärische Nutzung akzeptiert hat. Anders sieht es für die geplante zivilaviatische Nutzung aus. Für einen Flugplatz mit Werkflügen und Flügen im Zusammenhang mit dem Innovationspark sowie den heutigen Nutzungen wie JU-Air, Militär, Rega- und Polizeihelikopter, die sich an ausgehandelte Betriebszeiten halten, wäre die Bevölkerung vermutlich zu gewinnen. Zu einem Betrieb von Business-, Passagier- und Zivilflügen, sprich vierte Piste von Kloten, sagt die BDP weiterhin Nein. Und hier ist der Widerstand in der Bevölkerung nach wie vor sehr gross.

Die Motionäre möchten, dass sich die tatsächlichen Begebenheiten im Richtplan korrekt abbilden und meinen, dass es daher zwingend notwendig sei, den Flugplatz in seinem Perimeter mit Piste und vorhandenen wie geplanten Infrastrukturen einzutragen und damit nicht zuletzt das Gelände als strategische Landreserve zu sichern. Wir sagen ganz klar, das war vor 100 Jahren nicht nötig und ist es auch zum heutigen Zeitpunkt nicht. Während der Kanton für die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Innovationspark zuständig ist, werden die Regelungen für das zivile Flugfeld, wie vom Kantonsrat befürwortet, auf Bundesebene getroffen und voraussichtlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Festlegungen des Sachplans Militär werden ebenfalls im Bundesverfahren zu überprüfen und anzupassen sein. Zentral ist doch vielmehr, dass zwischen der kantonalen Planung zum Innovationspark und den Bundesplanungen in militärischer und aviatischer Hinsicht keine Widersprüche entstehen. Ein Richtplaneintrag wäre hier mehr hinderlich als nützlich. Dies ist mit der vom Kantonsrat am 29.6.2015 festgesetzten Richtplan-Teilrevision «Innovationspark» gewährleistet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Richtplankapitel gemäss Kantonsratsbeschluss im Jahr 2014 die planungsrechtliche Situation korrekt wiedergibt und deshalb heute keine Anpassung angezeigt ist. Die BDP wird die Motion nicht überweisen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal:* Also, ein gewisser Unterhaltungswert ist dieser Debatte nicht abzusprechen. Es gibt da gewisse Verwirrungen und Irrungen, die es zu entwirren gilt.

Es ist schon eine gewisse Ironie, wenn ich das Votum von der BDP höre, die sich diesem Eintrag widersetzt, ist es doch Ihr Vorkämpfer, Lothar Ziörjen, Dübendorf, der mit dem alternativen Konzept das Ganze ins Rollen gebracht hat. Dieser Werkflugplatz, der unser ehemaliger Ratskollege hier anstrebt, der ist ohne Piste schlicht nicht machbar.

Und die Empörung, die ich hier gespürt habe, man könnte wirklich meinen, es gehe darum, eine neue Piste zu bauen. Meine Damen und Herren, es geht nur darum, die Situation korrekt abzubilden, wie sie heute ist, wie sie in Zukunft sein wird. Es geht darum, diese Piste, wo sie ist, einzutragen.

Und zur Flughöhe, Ruedi Lais, im kantonalen Richtplan: Wir debattieren auch über den Verlauf von Nationalstrassen. Genauso gehört eine Infrastruktur im aviatischen Bereich, die in der Zuständigkeit des Bundes ist, eben auch in unseren kantonalen Richtplan.

Frau Schaffner, Sie fragen mich, was denn einzutragen sei? Schauen Sie ein Luftbild an, es ist da. Sie müssen nur den violetten Stricht ziehen. Es geht darum, dass wir es so eintragen, wie es der Realität entspricht und wie es im Richtplan eingetragen war, bevor wir die Piste rausgestrichen haben.

Aber den Vogel abgeschossen hat wirklich Karin Fehr Thoma: Sie schwärmen von Ökogras und von den Libellen und Tierchen, die auf diesem Areal kreuchen und fleuchen. Genau das entspricht eben der Realität. Das ist genau so, weil es eine Freifläche ist. Das hat sich über Jahrzehnte etabliert. Genau Sie müssten eigentlich dafür sein, dass der Status quo erhalten bleibt. Denn das, wovon Sie vorher geschwärmt haben, ist dadurch gewährt, dass es ein militärisches Areal ist und sehr niederschwellig genutzt wird und eine ökologische Ausgleichsfläche bildet.

Ein weiterer Punkt: Es ist wirklich witzig, wenn Sie sich dann mit Krokodilstränen Sorgen über die Luftfahrt-Sicherheit machen. Ich nehme an, Sie sind Expertin in diesem Fach. Also das ist ja wirklich ein Witz, dass jetzt genau Links-Grün, welches bei jeder Gelegenheit eine Korrektur am Betriebsreglement vom Flughafen Zürich oder eine Änderung am Pistensystem mit aller Kraft verhindern will, mit der Sicherheit argumentiert. Genau solche Änderungen werden eben gemacht, um die Sicherheit im Flugverkehr zu erhöhen. Da wehren Sie sich vehement dagegen. Es geht Ihnen einfach darum, diese Infrastrukturen, die für die Volkswirtschaft im Kanton Zürich von zentralem Wert sind, zu verhindern. Es geht Ihnen nur um das, seien Sie ehrlich. Deshalb, sagen Sie Ja zur Überweisung dieser Motion.

*Markus Schaaf (EVP, Zell):* Ja, Herr Lucek kommt nun doch sehr schulmeisterlich daher. Letztlich ist es aber aus meiner Sicht nicht das Verhalten eines Schulmeisters, sondern das eines kleinen Kindes, das über Jahre gequengelt und getäubelt hat und nun endlich bekommt, was es will. Das gestehe ich ihm zu, er hat die Mehrheit erhalten, die er seit Jahren wollte. Nur, bitte hören Sie auf, uns dermassen zu belehren, denn die Belehrung, die Sie hier ablassen, ist so einfach falsch.

Wir können als Kantonsrat Dinge eintragen, die wir auch direkt und unmittelbar beeinflussen können und wollen. Hier sprechen wir aber von einer Einrichtung, über die der Bund die Verfügungshoheit hat. Wir können unsere Wünsche deponieren. Das ist auf verschiedene Art und Weise geschehen, wo man das gut oder weniger gut finden kann. Dieser Richtplaneintrag ist aber nichts anderes als eine Zwängerei, die jetzt endlich erreicht hat, was Sie wollten. Freuen Sie sich und genießen Sie es.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Kollege Christian Lucek, Sie haben ja vergessen, Ihre Interessenbindung bekannt zu geben. Sie sind beim Bund als Aviatikspezialist angestellt. Nun, der Bund ist nicht gerade die Instanz, die häufig Business-Cases (*engl. für Geschäftsszenario betr. Rentabilität*) aufstellt, deshalb haben Sie auch gesagt, es ändere sich eigentlich in den nächsten Jahren überhaupt nichts.

Ich möchte wiederholen, was sich ändern wird: Der Flughafen Kloten wird den Flughafen Dübendorf übernehmen müssen, weil dieses Konzept, dass die Flugplatz Dübendorf AG eingereicht hat, für niemanden, der irgendwie betriebswirtschaftlich denkt und Zahlen lesen kann, aufgeht. Dieses Konzept ist wirtschaftlich nicht nachhaltig, ausser es wird in das Konzept des Flughafens Kloten integriert, der zusätzliche Kapazitäten sucht und sich von der Business-Aviation und der General-Aviation befreien will, um interessante Slots an öffentliche Airlines verkaufen zu können. So wird es herauskommen, wenn der Kanton Zürich sich nicht ganz energisch wehrt und wenn er beim Bund nicht ganz energisch auftritt. Herr Regierungspräsident (*Markus Kägi*), ich attestiere Ihnen, dass Sie als Baudirektor die raumplanerischen Prioritäten damals richtig gesetzt haben. Und es waren übrigens nicht die Neuwahlen, die zu einem Meinungsumschwung geführt haben. Der Antrag des Regierungsrates stammt nämlich vom Oktober 2015. Vielleicht sagt uns der Herr Baudirektor, was zu diesem Umschwung geführt hat. Ich glaube nicht, dass es die fachlichen Überle-

gungen aus seiner Direktion waren, die zu dieser raumplanerischen Katastrophe führen könnten, wenn wir uns nicht wehren.

Noch einmal: Der Flugplatz Dübendorf soll zu einer vierten Piste des Flughafens Kloten umgebaut und in die Flughafen Zürich AG integriert werden. Anders ist in zehn Jahren überhaupt kein irgendwie finanziell nachhaltiger Betrieb in Dübendorf denkbar.

*Regierungspräsident Markus Kägi:* Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 37 aus dem Jahr 2017 hat der Regierungsrat aufgrund veränderter Rahmenbedingungen seine Haltung zu einer künftigen aviatischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf angepasst. Wesentliche Vorbehalte bezüglich einer zivilaviatischen Nutzung in Dübendorf beruhen auf Annahmen, die heute überholt sind. Inzwischen sind verschiedene Ereignisse eingetreten, die eine grundlegende Überprüfung der bisherigen regierungsrätlichen Haltung nahelegt: Unter anderem der Grundsatzentscheid des Bundes, Lupo 2016 (*Luftfahrtpolitische Bericht*), der Kompromissvorschlag der Gemeinden, also der historische Flugplatz mit Werkflügen, sowie die Festsetzungen im Sachplan Militär, SPM, und SIL-Konzeptteil zum Flugplatz Dübendorf.

Mit den Festlegungen im SPM und im Konzeptteil des SIL hat der Bund seine Kompetenzen ausgeschöpft und die Grundlage für die weitere aviatische Nutzung behördenverbindlich festgelegt. Es geht folglich nicht mehr darum, ob in Dübendorf zivil geflogen wird oder nicht, sondern nur noch darum, welche Funktion dem Flugplatz Dübendorf zukünftig zukommt und wie der Flugbetrieb konkret ausgestaltet werden soll. Themen: Betriebszeiten, An- und Abflüge und so weiter. Im SIL-Koordinationsprozess, der im Februar 2017 gestartet ist, will der Regierungsrat eine aktive und konstruktive Rolle einnehmen. Wegleitend sind die dabei im Regierungsratsbeschluss unter Ziffer 2a festgelegten Eckwerte, die ich hier gerne nochmals in Erinnerung rufe:

Der Flugbetrieb in Dübendorf muss sich in die übergeordnete Luft-raumnutzung einfügen. Der Flugbetrieb in Kloten hat gegenüber demjenigen in Dübendorf Priorität. Der Innovationspark ist ein Schlüsselprojekt des Kantons. Synergien mit einer aviatischen Nutzung sollen genutzt, die Entwicklung des Parks soll aber durch die Aviatik nicht beeinträchtigt werden. Das Lärmkorsett gemäss Festsetzung vom 31. August 2016 im Sachplan Militär muss auf die Dauer Bestand haben und darf nicht überschritten werden. Lärmoptimierungen sind mit Einschränkungen bei Betriebszeiten und Optimierung der Helikopter-Standorte und Flugrouten anzustreben, nicht aber über die Festlegung

eines Bewegungsplafonds. Die Siedlungsentwicklung darf durch den Flugbetrieb nicht beeinträchtigt werden. Der Helikopter-Stützpunkt für Militär, Rega und Kantonspolizei muss erhalten bleiben. Ziel ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes ohne Subventionen. Eine Risikoübernahme durch den Kanton wird ausgeschlossen. Die angestrebte Lösung soll die Interessen von Kanton, von Gemeinden und Bevölkerung im Rahmen einer Gesamtschau berücksichtigen und die verfassungsmässige Zuständigkeitsordnung respektieren. Dies die Punkte, die wir bereits einmal in einem Regierungsratsbeschluss erwähnt haben.

Aber, meine Damen und Herren, bei der Beantwortung der Motion Lucek ändert sich trotz inzwischen geänderten Haltung des Regierungsrates nichts. Es gilt weiterhin: In einem ersten Schritt sind auf Bundesebene die Sachpläne, insbesondere das SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf zu erstellen. Das Objektblatt des Sachplans Militär liegt zwar mittlerweile vor, aber erst wenn auch die Ergebnisse aus dem Verfahren zum SIL-Objektblatt Dübendorf vorliegen, ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob sich daraus ein Anpassungsbedarf für den kantonalen Richtplan ergibt und wenn Ja, in welchem Umfang. Aus diesen Gründen bitte ich Sie gleichwohl, die Motion abzulehnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 177/2015 an den Regierungsrat zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Anpassung des Baustandards bei kantonalen Hochbauprojekten**

Postulat von Roland Scheck (SVP, Zürich), Erich Bollinger (SVP, Rafz) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 6. Juli 2015  
KR-Nr. 185/2015, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Martin Neukom, Winterthur, hat an der Sitzung

vom 30. November 2015 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

*Roland Scheck (SVP, Zürich):* Im Jahr 2013 hat der Kanton Zürich seine Hochbaustandards massiv nach oben angepasst. Da wurde verwaltungsintern beschlossen, dass kantonale Hochbauten mit Kosten von mehr als 5 Millionen Franken inskünftig nach Minergie-P und Minergie-ECO (*Gebäudeenergiestandards*) gebaut werden sollen.

Nun, diese Praxisänderung bedeutet nichts anderes, als dass die kantonalen Hochbauten so schlagartig verteuert wurden. Das ist das Unschöne an diesem Beschluss. Und das zweite Unschöne ist, dass dies nicht in einem demokratischen Verfahren passiert ist. Das Parlament wurde schlichtweg aussen vor gelassen. Mit diesem Vorstoss wollen wir den demokratischen Prozess nachholen. Denn unseres Erachtens ist es wichtig, dass das Parlament bei Beschlüssen, welche systematische Mehrkosten für die Zukunft zur Folge haben, abgeholt wird. Diese neu festgelegten Standards verteuern die kantonalen Hochbauten sowohl einmalig wie auch wiederkehrend.

Die Mehrkosten entstehen einerseits bei den administrativen Aufwänden und andererseits für bautechnische Anpassungen wie Leitungen, Lüftungen und Wärmeschutz. Minergie-P und Minergie-ECO bedingen aber auch eine Zertifizierung. Und diese Zertifizierung kostet wiederum Geld. Und was aber noch viel mehr ins Gewicht fällt: Die Zertifizierung hat in der Regel zur Folge, dass zusätzlich noch eine Photovoltaikanlage gebaut und betrieben werden muss. Und das sind wiederum einmalige und wiederkehrende Mehrkosten.

Aber es wirft auch noch eine grundsätzliche staatspolitische Fragestellung auf: Ist es wirklich Aufgabe der öffentlichen Hand, Photovoltaikanlagen zu betreiben? Und da sind wir klar der Meinung Nein. Nein, der Betrieb von Photovoltaikanlagen ist definitiv keine Staatsaufgabe.

Eine Zertifizierung hat übrigens noch einen weiteren ganz gewichtigen Nachteil. Mit der Zertifizierung wird der Kanton nämlich gezwungen, so zu bauen, wie es das Label vorgibt und eben nicht so, wie es für die jeweilige Nutzung am zweckmässigsten wäre.

Aus all diesen Überlegungen, die ich jetzt aufgelistet habe, postulieren wir den generellen Verzicht auf höhere Standards als Minergie. Aber auch der Minergiestandard selbst muss hinterfragt werden und sich vermehrt Wirtschaftlichkeitsüberlegungen stellen. Unseres Erachtens ist es zwingend, dass bei Hochbauprojekten ein Nachweis erbracht wird, ob der Standard Minergie verhältnismässig, zweckmässig und wirtschaftlich ist, und zwar auch – und das ist ganz wichtig – auch in

der Langzeitbetrachtung, vor allem vor dem Hintergrund, dass bei Minergie-Bauten nach einigen Jahren grössere Sanierungskosten auf den Kanton zukommen können. So wird die Verschmutzung von Lüftungskanälen nachfolgende Generationen noch massiv beschäftigen und aufwendige Sanierungen von Minergie-Bauten zur Folge haben.

Mit diesen Überlegungen bitten wir Sie, das Postulat zu überweisen. Es ist nicht zuletzt ein Beitrag zur Entlastung der angespannten Finanzlage des Kantons Zürich, denn in Anbetracht der finanzpolitischen Entwicklung müssen Staatsausgaben, die rein fakultativer Natur sind, ja generell überprüft werden.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Sie haben es gehört, die SVP zusammen mit der CVP will, dass der Kanton nicht mehr nach Minergie-P oder nach Minergie-ECO bauen darf, und es zeigt sich dabei wieder einmal sehr deutlich, was Sie hier für eine Politik betreiben. Sie betreiben eine Politik völlig entgegen jeglicher ökologischen Nachhaltigkeit, eine Politik entgegen dem Klimaschutz, entgegen den Vereinbarungen von Paris (*UN-Klimakonferenz von Paris 2015*) und entgegen allen Bemühungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

Besonders bemerkenswert finde ich dabei eigentlich die Rolle der CVP, hat sie doch auf nationaler Ebene ein Aushängeschild, das sich doch ziemlich engagiert für eine halbe Energiewende eingesetzt hat. Immerhin hat die CVP hier ein Aushängeschild und gibt sich mit Doris Leuthard (*Bundespräsidentin*) ökologisch. Dass die CVP dieses antiökologische Postulat unterstützt, ist deshalb bemerkenswert. Sie sind offensichtlich dem antiökologischen Hardliner und Baulöwen Josef Wiederkehr auf den Leim gekrochen, so wie es scheint. Vielleicht müsste Doris Leuthard einmal an Ihrer Fraktionssitzung teilnehmen und Ihnen das eine oder andere erklären, wieso Nachhaltigkeit sinnvoll ist.

Zur Einordnung: Bei Minergie gibt es verschiedene Anforderungen. Die relevante Anforderung bei Minergie ist, dass man nicht mehr als 42 Kilowattstunden pro Quadratmeter und pro Jahr verbraucht, um das Gebäude warmzuhalten. Bei Minergie-P sind es nicht 42, sondern nur noch 30 Kilowattstunden. Das ist das, wonach der Kanton in der Regel baut. Es gibt aber auch noch einen neuen Standard Minergie-A. Da geht man sogar auf 0 Kilowattstunden. Sie sehen, technisch ist es problemlos möglich, auf Null zu gehen, damit man keine Heizenergie mehr verwendet. Das Problem daran ist nur, dass die SVP bis heute nicht begriffen hat, dass man dazu nicht kalt duschen muss, um das zu erreichen. Minergie-ECO stellt nicht direkt ökologische Anforderun-

gen, sondern Minergie-ECO stellt Anforderungen an die Materialien und den Transport. Da geht es zum Beispiel darum, dass man nicht Holz verwendet, das irgendwo aus dem Regenwald kommt und Ähnliches.

Was Sie jetzt wollen, ist dass man nicht nach Minergie-P baut und dass man nicht nach Minergie-ECO baut und Sie argumentieren, wie könnte man es anders erwarten, alleine mit Kosten. Offensichtlich kennen Sie keine anderen Werte. Doch selbst wenn Sie nur mit Kosten argumentieren, so argumentieren Sie allein mit den Investitionskosten. Natürlich ist es so, nach Minergie-P zu bauen ist teurer. Aber dafür sind nachher die Betriebskosten günstiger, weil Sie viel weniger Energie benötigen, um das Haus zu heizen. Und bei Gebäuden ist es halt besonders speziell, weil Gebäude 50 oder 100 Jahre oder sogar länger stehen. Da spielt es eine grosse Rolle, ob Sie jetzt über 50 oder 100 Jahre Geld ausgeben, um das Gebäude zu heizen oder eben viel weniger Geld ausgeben. Wenn Sie schon sagen, Sie möchten eine rein finanzielle Betrachtung machen, weil Sie offensichtlich keine anderen Werte kennen, dann betrachten Sie doch wenigstens die Lebenszykluskosten. Wenn Sie die Entwicklung am Ölmarkt anschauen, dann haben wir im Moment einen Preis von 55 Dollar pro Fass. Das ist ein historisches Tief nach 2008, aber grundsätzlich ist es klar, dass der Ölpreis in Zukunft steigen wird. Es gibt kein Szenario, wo der Ölpreis langfristig niedrig bleibt. Wenn Sie die Entwicklung der Volkswirtschaft betrachten, ist es klar, dass der Ölpreis wieder steigen wird, und deshalb ist es völlig klar, dass wenn ein Gebäude über 50 oder 100 Jahre steht, die Lebenszykluskosten von einem Minergie-P-Bau gesamthaft niedriger sind.

Was Sie möchten, ist kurzfristig zu sparen. Es ist Ihnen egal, wenn wir langfristig mehr zahlen, und dabei sind sie bereit eine völlig klimaschädliche Politik zu betreiben. Dieses Postulat ist ökologisch rückwärtsgewandt und ökonomisch kurzfristig. Wir lehnen es deshalb ab.

*Andrew Katumba (SP, Zürich):* Ehrlich gesagt bin ich auch ein bisschen erstaunt, vor allem über die Mitunterzeichner aus der KPB (*Kommission für Planung und Bau*), Erich Bollinger und Josef Wiederkehr, dass Sie das Postulat nach wie vor unterstützen.

Dem Anliegen wurde bereits ausführlich Rechnung getragen. Auf Wunsch des Kommissionspräsidenten (*Erich Bollinger*) hat die Verwaltung im Frühjahr ausführlich über die Ziele und den Nutzen der Baustandards informiert. Sie brachte sprichwörtlich Licht in den Wald dieser Energielabels, die hier moniert werden, sei es Minergie, Min-



gerie-P oder Minergie-A, GEAk, sia, 2000-Watt, SNBS, DGNB, BREEAM oder LEED. Es wurde ausführlich dargelegt, dass die von der Verwaltung unterstützten Baustandards sinnvoll, wirtschaftlich und verhältnismässig sind. Ich habe den Eindruck, dass die Fragen zur Befriedigung aller Anwesenden beantwortet wurden. Dem ist wohl nicht so.

Nun gut, erlauben Sie mir daher nun folgendes Mantra zu wiederholen: Um der Erderwärmung Einhalt zu gebieten, haben die EU-Staaten im Jahr 2014 folgende Grundsätze beschlossen – ich weiss, meine Damen und Herren, wir sind nicht Mitglied der EU, trotzdem wiederhole ich das hier nochmals, als kleines Land im Herzen des Kontinentes –: Die Treibhausgas-Emissionen sollen bis ins Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 um 40 Prozent gesenkt werden. Der Anteil an erneuerbaren Energien und die Energieeffizienz soll bis ins Jahr 2030 um 27 Prozent erhöht werden – notabene in lediglich 13 Jahren.

Die diversen energiepolitischen, regulatorischen und konkreten baulichen Massnahmen haben in den letzten Jahren deutlich positive Spuren hinterlassen. Auch in unserem Land. Der Primär-Energiebedarf pro Einwohner hat in der Schweiz jahrelang stetig zugenommen. Seit 2005 scheint sich die Situation nun langsam zu stabilisieren beziehungsweise ist seit einigen Jahren ein eindeutiger Rückwärtstrend festzustellen. Lag die beanspruchte Dauerleistung um die Jahrtausendwende noch bei klar über 6000 Watt pro Einwohner, so sank sie 2013 bereits auf unter 5500 Watt. Die Schweiz hat den Weg in Richtung einer 2000-Watt-Gesellschaft eingeschlagen und die Kurve zu einer ressourcenschonenden und nachhaltigen Lebensweise genommen, ob es Ihnen passt oder nicht.

Besonders ins Gewicht fällt hier der gestiegene Anteil an erneuerbarem Strom im inländischen Stromverbrauchmix zulasten von Atom- und dem europäischen Graustrommix. Durch die bessere Wärmedämmung der Bauten konnte von 1970 bis 1998 der Heizölbedarf pro Quadratmeter von durchschnittlich 21 Liter auf 11 Liter gesenkt werden, ein Minus von 10 Litern.

Nun monieren die Postulanten die Kosten für die Energielabels. Die durch die Labels verursachten Mehrkosten befinden sich, wir haben es gehört, im homöopathischen Bereich und sind im Blick auf die Gesamtkosten wirklich vernachlässigbar. Der Kanton kann selbstverständlich auch ohne Labels bauen. Dazu wird er nicht gezwungen. Die Labels garantieren lediglich die Einhaltung von Baustandards. Sie schaffen Klarheit, Transparenz und Vergleichbarkeit von energetischen Massnahmen. Es sind objektive Qualitätskriterien, die regel-

mässig von Dritten kontrolliert werden. Von den 26 Kantonen in der Schweiz verfügen lediglich zwei über keine Standards und auch keine Vorschriften. Der Kanton Zürich verfügt heute über keinerlei Vorschriften darüber, dass er Minergie-A- oder Minergie-P- oder Minergie-ECO-Bauten erstellen muss. Lassen Sie mich das hier nochmals deutlich festhalten. Ihr Vorstoss trägt somit wirklich Wasser in die Limmat.

Aus diesen besagten Gründen lehnen wir das Postulat ebenfalls ab. Danke.

*Antoine Berger (FDP, Kilchberg):* Ich nehme es vorweg, die FDP-Fraktion wird dieses Postulat überweisen. Es ist in der Tat störend, dass ohne Verhandlungen im Kantonsrat Beschlüsse gefasst werden, wie der Beschluss der Geschäftsleitung der Baudirektion zum Standard der Nachhaltigkeit im Hochbau vom 21. März 2013, die zu einer massiven Verteuerung der Bauten führen. Als Negativbeispiel seien hier die neuen überteuerten Schulhäuser erwähnt, wie die Diskussion bei der Bewilligung des Objektkredits für den Ersatzneubau für die Kantonsschule Bülrain in Winterthur zeigt, der nicht zuletzt wegen der Energiestandards zu einem der teuersten der Schweiz gehört.

In der KPB diskutieren wir laufend über die Energiestandards dieser Gebäude. Leider werden wir immer mit dem Argument zurechtgewiesen, dies sei nun halt so wegen der Standards zur Nachhaltigkeit im Hochbau. Um diese Bauten nach den geforderten Energiestandards zertifizieren zu können, braucht es in der Regel auch eine zusätzliche Photovoltaikanlage, was jedoch keine kantonale Aufgabe ist.

Aus diesen Gründen überweisen wir das Postulat.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Ich zitiere Artikel 6 Absatz 2 der Kantonsverfassung: «In Verantwortung für die kommenden Generationen sind sie – gemeint sind Kanton und Gemeinden – einer ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung verpflichtet.» Wie können wir von Privaten und Firmen erwarten, sich durch eigenverantwortliches Handeln – wie es ja gerade die FDP immer postuliert – für Nachhaltigkeit einzusetzen, wenn Sie hier den verfassungsmässigen Auftrag und die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand torpedieren?

Das Dokument «BD-Standard Nachhaltigkeit im Hochbau» aus dem Jahr 2013 verlangt nämlich lediglich, dass minimale Standards, die heute schon breit anerkannt sind, umgesetzt werden. Energiestädte, etliche Kantone und auch der Bund gehen deutlich weiter als dieser

bescheidene Grundkonsens. Minergie ist heute von den gesetzlichen Vorgaben eingeholt worden und weit weg von einer Vorbildfunktion.

Einzig bei der kontrollierten Lüftung gehen die Minergie-Anforderungen wesentlich über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Aber gerade die Lüftung sollte in Bauten des Kantons wie Schulen, Spitäler oder Büroräumlichkeiten eine Selbstverständlichkeit sein. Gute lufthygienische Verhältnisse fördern nämlich nicht nur die Konzentration und Produktivität von Angestellten und Studierenden, sondern auch deren Wohlbefinden.

Neben der Basisanforderung Minergie verlangt das Dokument Transparenz und ermöglicht eine fundierte Mitsprache des Kantonsrates. In den Bauprojekten müssen nämlich die Mehr- oder Minderkosten der einzelnen Varianten wie Minergie-P oder Minergie-ECO aufgezeigt werden. Der Kantonsrat hat es also in der Hand, bei jedem Bauprojekt zu prüfen, ob die Mehrkosten für das Mehr an Nachhaltigkeit gerechtfertigt sind. Der Vorwurf der Postulanten, dass der Kantonsrat hier keinen Einfluss nehmen kann, ist deshalb haltlos.

Im Gegenteil, die Postulanten wollen sich vor der Diskussion und Entscheidung im Einzelfall drücken und nachhaltigere Bauten von vorneherein abwürgen. Dies ist nichts anderes, als eine Verweigerung des verfassungsmässigen Auftrags.

Die Abstimmung zur Energiestrategie hat es klar gezeigt, die Mehrheit der Bevölkerung will mehr Nachhaltigkeit im Energiebereich. Wenn die Mehrheit des Kantonsrates hier mit SVP, FDP und CVP heute das Postulat überweist, zeigen Sie damit, wie wenig Ihnen dieser Auftrag der Bevölkerung Wert ist.

Die Grünliberalen lehnen das Postulat klar ab. Wir würden uns im Gegenteil freuen, wenn die Vorbildfunktion im Baubereich nicht nur im direktionsinternen Standard der Baudirektion verankert ist. Auch andere Direktionen sind aufgerufen, vermehrt die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand bei Bauprojekten wahrzunehmen.

*Philipp Kutter (CVP, Wädenswil):* Vielleicht hätte ich Martin Neukom gestern noch anrufen sollen, denn ich kann Ihnen hiermit mitteilen, dass die CVP das Postulat nicht unterstützt. Dafür war nicht einmal ein Besuch von Frau Leuthard bei uns nötig, auch wenn sie jederzeit sehr herzlich willkommen wäre.

Wir haben natürlich grosse Sympathie mit dem Anliegen und darüber hinaus auch wirklich den Eindruck, dass da und dort in der kantonalen Verwaltung ein Hang zur Perfektionierung herrscht, auch was die

energetische Ausstattung von Gebäuden angeht. Diesen «Zürich Finish» kritisieren wir auch zusammen mit den Postulanten.

Das Postulat selbst aber schießt aus unserer Sicht über das Ziel hinaus, oder anders gesagt, geht hinter geltendes Recht zurück, vor allem wenn man den letzten Satz liest. Dort wird der Regierungsrat aufgefordert, den Standard Minergie zu überprüfen und allenfalls auch darauf zu verzichten. Jetzt kann man sagen, der Minergiestandard ist ja gar nicht Gesetz, Gesetz ist das, was im Energiegesetz steht, und dort sind die energetischen Bauvorschriften verankert. Und diese entsprechen inhaltlich den MuKEN-Vorschriften 2008 (*Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich*) und diese wiederum in etwa dem Label Minergie. Hinter das Label Minergie zurückzugehen, würde als bedeuten auch hinter das geltende Gesetz zurückzugehen. Und dafür sind wir nicht zu haben.

Wir stehen dafür ein, dass der Kanton bei seinen Bauten eine Vorbildfunktion übernehmen muss, dass er hier vorangehen muss, aber wir bitten gleichzeitig darum, nicht zu perfektionieren. Wir werden sicherlich dann bei der Revision der MuKEN-Vorschriften nochmals darauf zu sprechen kommen, inwieweit man die heutige Praxis weiter verschärfen soll. Aber eine Lockerung oder sogar eine Abkehr von den gültigen Vorschriften lehnen wir ab und deshalb auch dieses Postulat. Dankeschön.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Vorwärts, rückwärts, 180-Grad-Wende und vor lauter Feindbildern oder Eigeninteressen irgendwann die Übersicht verlieren. Kein Wunder erinnert mich dieses Postulat an die Dorfchilbi meiner Jugendjahre, denn auch im Auto-scooter war es möglich, plötzlich die Richtung zu wechseln und im Rückwärtsgang an allen anderen vorbei zu rauschen. Wie kann man nur auf die Idee kommen, in der heutigen Zeit den Kanton Zürich dazu verpflichtet zu wollen, auf nachhaltiges Bauen oder zumindest auf Standards, die das Wort «nachhaltig» auch verdienen, zu verzichten? Als persönlichen Irrweg kann ich das Postulat ja noch verstehen. Aber im Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung findet sich zum Thema Nachhaltigkeit folgende fortschrittliche und unmissverständliche Aussage: «Der Regierungsrat legt für die kantonalen Immobilien Standards fest, welche die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit berücksichtigen.» Bekräftigt wird diese Aussage durch die Legislaturziele des Regierungsrates in den verschiedensten Bereichen, auch beim Bauen, wo der Kanton Zürich doch immerhin jährlich rund 300 Millionen in sei-

ne Hochbauten investiert. Und vergessen Sie nicht, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, dass die Öffentlichkeit sehr wohl darauf achtet, ob der Kanton seine Vorbildrolle wahrnimmt – nach dem Ja zur Energiestrategie erst recht. Wasser predigen und Wein trinken, kommt auf die Dauer nie gut an. Und weil der Kanton auch beim langfristigen Kosten-Nutzen-Verhältnis Vorbild sein will, ist in den neusten Leitlinien der Baudirektion klar festgehalten, dass auch die Wirtschaftlichkeit in jedem Projekt ausgewiesen werden soll, und zwar unter Berücksichtigung der Lebenszykluskosten.

Zusammenfassend halte ich fest, sowohl der Regierung als auch der EVP sind bei den kantonalen Bauten drei Kriterien besonders wichtig: Erstens, Investitionen sollen mit langfristiger Sicht und somit nach nachhaltigen Grundsätzen erfolgen. Zweitens: Die Beurteilung der wirtschaftlichen Kriterien hat einen hohen Stellenwert. Und drittens: In allem und damit auch bei den Bauten ist sich der Kanton seiner Vorbildrolle bewusst. Wir sind klar der Meinung, dass alle diese Ansprüche in den vorhandenen Gesetzen und Verordnungen ausreichend abgebildet sind.

Die EVP will auch beim nachhaltigen Bauen keine rückwärtsgerichtete Politik und wird dieses Postulat deshalb nicht überweisen.

*Peter Häni (EDU, Bauma):* Die Minergie-Hysterie bei Hochbauten ist in ihrer Wirksamkeit ein Trugschluss und wird völlig überschätzt. Es ist absolut wichtig und richtig, dass wir Gebäudehüllen bauen, die dicht und hoch wärmedämmend sind.

Wir dürfen aber nicht vergessen, dass alle Anstrengungen diesbezüglich mit der Nutzung des Gebäudes einem ganz anderen Standard gegenüberstehen. Wenn das Wohlfühl-Erlebnis in einem Raum nicht vorhanden ist, wird solange an der Lüftung oder Heizung geschraubt, bis es passt. Dies hat zur Folge, dass die ganzen Berechnungen übersteuert werden. So verwundert es nicht gross, wenn bei fast allen Neubauten, die nach Minergiestandard gebaut wurden, im Nachhinein festgestellt wird, dass die berechnete Energiebilanz nicht stimmt. Deshalb ist die EDU gegen einen generellen hohen Energiestandard. Der Minergiestandard muss mit dem Nutzen vereinbar sein.

Die EDU wird das Postulat überweisen. Danke.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Dieses Postulat beinhaltet eigentlich zwei Bereiche: Zum einen soll der Kanton Zürich bei Hochbauprojekten grundsätzlich höchstens mit dem Minergiestandard bauen und ohne die weiterführenden Labels Minergie-P und Minergie-ECO. Zum

anderen stellt das Postulat die berechtigte Frage, inwiefern die Labels die Bauten massiv verteuern.

Es ist für die BDP zwingend, dass der Kanton Zürich mit gutem Beispiel vorangeht und die Bauten in einem sinnvollen Standard plant. Welcher dann zum Zuge kommt, muss hier sicher nicht geregelt werden. Wichtig ist, dass neue Projekte in absolutem Einklang mit sinnvoller und umweltbewusster Gebäudetechnik stehen. Also bauliches Optimum vor politischem Pessimismus. Die dadurch hohen Preise, wie es die Postulanten aufzuzeigen versuchen, sind unseres Erachtens bei modernen Bauten, die energie- und umweltbewusst gebaut werden, absolut nicht nachhaltig. Das heisst, die Planung und der Bau können im Preis durchaus etwas höher ausfallen, aber mit den Jahren sind diese Gebäude bedeutend kostenneutraler im Unterhalt, sonst würden viele der grossen Bauunternehmungen sämtliche ihrer Gebäude nicht nach Minergie-P oder Minergie-ECO bauen.

Absolut zukunftsorientiert ist das Building Information Modelling, kurz genannt BIM. Mit dieser digitalen Bauweise werden Bauten kostengünstiger geplant und gebaut werden können, und vor allem viel nachhaltiger. Im Unterhalt können die Kosten extrem stark gesenkt werden, weil bei der Planung alle involvierten Bereiche aus einer Hand in den digitalen Plänen vorhanden sind. Leider ist der Kanton Zürich bei seinen Bauten noch nicht so weit, wie aus der Beantwortung meiner Anfrage diesbezüglich herausgekommen ist.

Zurück zum Postulat: Was die BDP aber durchaus sinnvoll findet, ist das energiebewusste Bauen nach Minergie oder weiteren Standards, aber ohne die dazugehörigen Labels. Dies ist tatsächlich mehr als eine Überlegung wert, liebe Kolleginnen und Kollegen. Die Labels als solches verteuern das Bauen massiv. Man kann doch nach neusten umweltbewussten und geprüften Vorgaben bauen, ohne dass das passende Label erkaufte werden muss. Da aber der erste Teil meiner Ausführung klar überwiegt, werden wir dieses Postulat nicht überweisen.

*Esther Guyer (Grüne, Zürich):* Die Herren Scheck, Bollinger und Wiederkehr und auch Herr Berger, sind Männer der Vergangenheit. Das ist ganz klar (*Heiterkeit*). Sie leben immer noch im Pfahlbauerzeitalter. Aber auch die Pfahlbauten hätten Sie vermutlich ohne Stecken erstellt, weil zu teuer.

Das ganze Wochenende, meine Damen und Herren, war zu bestaunen, was die ETH und die Universität an Neuentwicklungen, an Forschungsergebnissen zu bieten haben. Sie waren ganz bestimmt nicht da, denn dann hätten Sie gesehen, dass die Label-Diskussion längst neu

begonnen hat. Die Digitalisierung, die neuen Materialien, die es jetzt gibt, die werden uns neue Labels bringen, denen wir folgen müssen, was wir auch tun werden. Es wird längst nach Minergie-P und Minergie-ECO gebaut. Auch das haben Sie offenbar verpasst. Sie denken immer nur an heute. Sie denken nicht weiter. Es ist heute möglich, ein wenig teurer zu bauen, dafür ist dann der Betrieb weit günstiger. Aber das geht zu weit für Sie.

Der FDP ist zu sagen, wenn irgendjemand zuhören würde, aber das ist ja nicht, was Sie am besten können, die Wirtschaft, meine Damen und Herren, lebt vom technologischen Fortschritt. Das, was Sie heute machen, das ist ein Rückschritt. Sie schliessen die Möglichkeiten aus, die der Fortschritt bietet. Das ist schon traurig, wenn das die sogenannte Wirtschaftspartei macht.

Wir müssen dieses Postulat dringend ablehnen, wie es zum Glück auch die CVP eingesehen hat. Dafür ist sie ein wenig zu loben. Dafür fliegt sie dann wieder nach Dübendorf wie die Wilden. Aber meine Damen und Herren, lehnen Sie diesen Rückschritt ab, und zwar bitte alle zusammen.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal:* Ja, lieber Herr Kutter, ich hatte angenommen, dass die CVP dieses Postulat unterstützt, weil sie es mitunterzeichnet hat. Es ist natürlich sehr erfreulich, dass die CVP hier eine Kehrtwendung gemacht hat. Ich entschuldige mich somit für die Schelte und nehme alles zurück – also selbstverständlich nur was die CVP betrifft und nicht was die SVP betrifft.

Zur FDP: Es ist irgendwie schon erstaunlich, dass Sie jetzt auch noch dieses antiökologische und ökonomisch kurzsichtige Postulat mitunterstützen. Aber ich habe einen Vorschlag, liebe FDP, liebe SVP: Ich finde, Sie könnten eigentlich fusionieren, denn ich erkenne zwischen ihren Parteien keinen Unterschied mehr.

*Erich Bollinger (SVP, Rafz):* Philipp Kutter hat es richtig gesagt, er hat die MuKE angesprochen. Zurzeit gültig sind die MuKE 2008, aber die MuKE 2014 werden nächstes oder übernächstes Jahr eingeführt. Dieser Standard ist dann weit über dem heutigen Minergie-Label. Eigentlich sollte man dann das Minergie-Label abschaffen, wenn die MuKE 2014 eingeführt sind.

Frau Guyer, wir haben nichts gegen technischen Fortschritt. Wir haben etwas gegen Labels. Der Kanton soll nach Nutzen planen und nicht nach Labels.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 85 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 180/2015 an den Regierungsrat zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**5. Sommersmog**

Interpellation Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster) vom 31. August 2015

KR-Nr. 218/2015, RRB-Nr. 998/28.10.2015

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Der Sommer 2015 war sehr sonnig und warm. Das hat nicht nur den Freibädern Rekordergebnisse beschert, sondern auch sehr häufig zu Sommersmog geführt. Dieser entsteht unter Einwirkung des Sonnenlichtes aus diversen Bestandteilen von Abgasen. Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) sind die wichtigsten Vorläufersubstanzen. Ein Hauptbestandteil von Sommersmog ist Ozon, ein giftiges Reizgas.

Sommersmog greift die Lungen an. Ältere Menschen, Kinder, Asthmatiker und Personen mit anderen Lungenkrankheiten sind am stärksten betroffen. Es leiden aber auch gesunde Menschen, Tiere und Pflanzen.

Gemäss Faktenblatt 3 zum Thema Ozon (10. Juni 2015) des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) führen erhöhte Ozonbelastungen längerfristig zu Lungenerkrankungen, Spitaleinweisungen und vorzeitigen Todesfällen.

Die aktuell gültige Luftreinhalte-Verordnung des Bundes definiert die Immission von Ozon als übermässig, wenn mehr als einmal pro Jahr ein 1h-Mittelwert von mehr als 120 µg/m<sup>3</sup> erreicht wird. Im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. August 2015 (91 Tage) wurde dieser Wert am Messort EMPA Dübendorf an 50 Tagen überschritten, am Messort Kaserne Zürich an 44 Tagen. Die Überschreitungen dauerten an den



meisten Tagen mehrere Stunden, am 13. August in Dübendorf ganze elf Stunden (Messdaten gemäss Bundesamt für Umwelt BAFU).

Das Problem tritt allerdings nicht nur in besonders sonnigen Jahren auf. Auch im Regensommer 2014 erfüllten die Messwerte die Vorgaben der Luftreinhalteverordnung bei weitem nicht. Grundsätzlich sind die zu hohen Konzentrationen der aus Abgasen stammenden Vorläufersubstanzen das Problem. Deshalb wird auch im Faktenblatt 1 zum Thema Ozon (8. Juni 2015) des BAFU geschrieben: «Die beste Strategie der Luftreinhaltepolitik, um die Ozonkonzentration zu senken, ist nach wie vor eine effiziente Reduktion der Emissionen bei den Vorläufersubstanzen (NO<sub>x</sub>, NMVOC)».

Im aktuellen Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons Zürich von 2008 schreibt der Regierungsrat: «Die Luftschadstoffbelastung im Kanton ist zu hoch und hat seit dem Jahr 2000 nicht mehr abgenommen. Dies verursacht jedes Jahr externe Kosten in der Höhe von rund 800 Mio. Franken.» Im gleichen Text beschreibt der Regierungsrat die ungenügende Luftqualität im Kanton als Problem, «welches weit davon entfernt ist, sich von selbst zu lösen».

Die Verbesserung der Luftqualität ist keinesfalls ein «nice to have». Gemäss Art. 31 der Luftreinhalte-Verordnung des Bundes (LRV) ist der Kanton Zürich verpflichtet, einen Massnahmenplan zur Verminderung der Schadstoffbelastung zu erarbeiten.

Nach sieben Jahren Erfahrung kann man heute festhalten, dass die seit 2008 ergriffenen Massnahmen bei weitem nicht ausreichen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist dem Regierungsrat das Problem der ungenügenden Luftqualität im Kanton Zürich bewusst?
2. Hat der Regierungsrat Grund zur Annahme, dass sich die Vorgaben der Luftreinhalteverordnung mit den bereits getroffenen Massnahmen in naher Zukunft erreichen lassen? Aus welchem Grund, und in welchem zeitlichen Rahmen? Welche zusätzlichen Massnahmen sieht der Regierungsrat vor?
3. Wie lassen sich nach den Vorstellungen des Regierungsrats die angestrebten Ausbauten des Strassennetzes, welche mit Sicherheit einen Verkehrszuwachs nach sich ziehen würden, mit den Zielsetzungen der Luftreinhalte-Verordnung vereinbaren?
4. Bekanntermassen macht die Sommersmog-Problematik nicht vor Kantonsgrenzen halt. Setzt sich der Kanton Zürich auf nationaler Ebene für koordinierte Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ein, und in welcher Weise?

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

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Ozonwerte in den Sommermonaten oft grossflächig über dem Stundenmittelgrenzwert der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1) von  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen. Dieser dürfte höchstens einmal jährlich überschritten werden. Die ungenügende Luftqualität hat schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, wie unter anderem ein Bericht der WHO von 2013 (Review of evidence on health aspects of air pollution) aufzeigt. Der Bericht kommt zum Schluss, dass ein Dosis-Wirkungszusammenhang zwischen Ozonbelastung und Gesamtsterblichkeit besteht. Erwiesen ist, dass bei steigender Ozonbelastung die Sterblichkeitsrate aufgrund von Herz-Kreislauf- sowie Atemwegserkrankungen steigt. Der Dosis-Wirkungszusammenhang zeigt sich darüber hinaus auch daran, dass es bei erhöhter Ozonbelastung zu einer Zunahme von Spitaleintritten im Zusammenhang mit Herz-Kreislaufkrankheiten kommt. Neu werden nun zudem die langfristigen Wirkungen von Ozon auf die Sterblichkeit in Folge von Atemwegserkrankungen untersucht und diskutiert. Die WHO hat im Jahr 2005 einen Ozonrichtwert von  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  über acht Stunden vorgeschlagen, was in etwa dem schweizerischen Grenzwert der Ozonbelastung von  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  über eine Stunde entspricht.

Der Regierungsrat orientiert sich am Grenzwert der LRV und hat zur Verminderung der Konzentration an Luftschadstoffen in seinen Legislaturzielen für 2011–2015 gemäss Legislaturziel 10 als Massnahme c festgelegt, dass der bestehende Massnahmenplan Luftreinhaltung überarbeitet wird. Der Entwurf einer Teilrevision des Massnahmenplans Luftreinhaltung war von Juli bis September 2014 bei betroffenen Kreisen in Vernehmlassung und befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Zu Frage 2:

Ozon ist ein Schadstoff, der nicht direkt ausgestossen, sondern sekundär aus Vorläuferschadstoffen, insbesondere aus Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) gebildet wird. Der photochemische Umwandlungsprozess ist kompliziert und läuft vorwiegend unter starker Sonneneinstrahlung und bei warmen Temperaturen ab.

Wie bereits im Bericht zum Postulat KR-Nr. 45/2006 betreffend Massnahmenplan bei hohen Ozonwerten wie bei den Feinstaubkonzentrationen festgehalten wurde (Vorlage 4598), stammt mehr als die Hälfte

der zürcherischen Ozonbelastung aus Emissionen im schweizerischen und internationalen Umfeld. Mit einer örtlichen Verminderung der Vorläuferschadstoffe lässt sich daher nur bedingt Einfluss auf die Ozonbildung nehmen. Die Messwerte der letzten Jahre zeigen, dass die bisherige Verminderung der Vorläuferschadstoffe zwar kaum Wirkung auf die mittlere jährliche Ozonbelastung hat, hingegen nehmen die Spitzenbelastungen in den Sommermonaten deutlich ab.

Die Massnahmen zeigen also Wirkung bezüglich der Ozonspitzenbelastungen. Daher ist die Strategie der Durchsetzung von langfristigen und dauerhaft wirksamen Massnahmen nach wie vor richtig. Zusätzliche Massnahmen werden im Rahmen der Fortführung des kantonalen Massnahmenplans geprüft und umgesetzt. Auf Bundesebene wird die LRV laufend dem neuesten Stand der Technik angepasst und das Konzept betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes wird regelmässig aktualisiert, zuletzt am 11. September 2009. Auch auf internationaler Ebene sind weitere Anstrengungen zur Senkung der Ozonbelastung eingeleitet. Am 4. Mai 2012 ist in einer Revision des Protokolls von Göteborg das Ziel festgelegt worden, weitere verbindliche Emissionsobergrenzen für 2020 festzulegen.

Zu Frage 3:

Die Interpellanten gehen davon aus, dass die angestrebten Ausbauten des Strassennetzes mit Sicherheit einen Verkehrszuwachs nach sich ziehen würden. Diese Feststellung ist zu relativieren. Der Personen- und Güterverkehr ist in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen und wird gemäss heutigen Verkehrsprognosen weiter ansteigen. Allerdings ist dies ein landesweites Phänomen und bleibt nicht auf den Kanton Zürich beschränkt: So hat gemäss nationalen Statistiken die Verkehrsleistung (gefahrte Personenkilometer) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Schweiz im Zeitraum von 2000 bis 2012 um 8% zugenommen. Der Güterverkehr auf der Strasse hat um 26% zugenommen. Auch der Wachstumstrend des öffentlichen Verkehrs (öV) ist ungebrochen und weist im Bereich Personentransport auf der Schiene im 2012 einen Anstieg von 52% gegenüber 2000 auf. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrszunahme der letzten Jahre nicht mehr in erster Linie eine Folge des – nur noch beschränkt stattfindenden – Ausbaus des Strassennetzes ist. Vielmehr ist die zunehmende Mobilität von Personen und Gütern ein Abbild unserer Lebensstile und Wirtschaftsweise und diese zusammen mit dem Bevölkerungswachstum somit Ursachen für das starke Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte.

Der Kanton Zürich setzt nach den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts GVK (RRB Nr. 1334/2006) und des kantonalen Richtplans (Kapitel 4.1.1) auf einen abgestimmten Ausbau aller Verkehrsträger. Auch aus Gründen der Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung hat die Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs und des öV hohe Priorität. Das im GVK 2006 vorgesehene Ziel, wonach der öV mehr als 50% des Verkehrszuwachses von öV und MIV übernimmt, ist bislang erfüllt worden. Jedoch muss auch das dem MIV und dem Güterverkehr dienende Strassennetz in einem funktionstüchtigen Zustand gehalten werden.

Neben dem in der Interpellation genannten Risiko eines Zuwachses des Verkehrsaufkommens können Strassenneubauten auch lufthygienische Vorteile mit sich bringen:

- Aus lufthygienischer Sicht besonders fragwürdig ist Stop-and-go-Verkehr. Sofern durch Investitionen ins Strassennetz eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs im Bereich von Siedlungsräumen erreicht werden kann, ist eine massgebliche Verbesserung der Immissionssituation im unmittelbaren Strassenraum und in den daran angrenzenden Flächen zu erwarten.
- Gegenwärtig angedachte Ausbauten im Strassennetz haben unter anderem zum Ziel, Ortsdurchfahrten und städtische Räume vom Durchgangsverkehr zu entlasten. So konnten beispielsweise durch den Bau der Westumfahrung Teile der Stadt Zürich vom Verkehr befreit und eine deutliche Verbesserung der lufthygienischen Situation erwirkt werden.
- Mit der Entlastung des Hauptstrassennetzes im Bereich von Ortsdurchfahrten und städtischen Quartieren geht die Chance einher, Strassenräume neu zu gestalten, in diesem Zuge deren Aufenthaltsfunktion zu stärken sowie Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer besser in der Planung zu berücksichtigen. Damit werden Bahnhöfe und Ortszentren besser für diese Verkehrsmittel zugänglich, womit eine – auch aus lufthygienischer Sicht gewünschte – Förderung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs einhergeht.

Strassen werden dort ausgebaut, wo dies die angestrebte räumliche Entwicklung und die Entlastung von Zentrumsbereichen unterstützt, der Verbesserung der Zuverlässigkeit dient, die Verkehrssicherheit erheblich verbessert und/oder punktuell Kapazitätsengpässe behebt. Um der Gefahr eines übermässig durch Strassenneu- und -ausbauten ausgelösten Verkehrsaufkommens vorzubeugen, werden Ausbauten der Strasseninfrastruktur in aller Regel nur vorgenommen, wenn die

Möglichkeiten betrieblicher Massnahmen (insbesondere verkehrssteuernder Massnahmen wie Zufahrtsdosierungen) ausgeschöpft sind. Dies gilt sowohl für die Vorhaben des Bundes (Nationalstrassen) als auch für diejenigen des Kantons. Ausbauten zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen haben in der Regel erste Priorität. Dabei werden Entlastungen in Siedlungsgebieten mittels flankierender verkehrlicher Massnahmen gesichert und so die Siedlungs- sowie Luftqualität verbessert. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um die gewünschte Verlagerung zum öV und Veloverkehr weiter voranzubringen. Parallel dazu verfolgt der Regierungsrat die Strategie, einer weiteren Zunahme des Strassenverkehrs entgegenzuwirken, indem die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbare Räume konzentriert wird.

Der zielgerichtete und wohldosierte Ausbau der Strasseninfrastruktur steht somit den Zielen der Luftreinhalte-Verordnung nicht entgegen, wenn er im Einklang mit oben erwähnten planerischen Vorgaben erfolgt.

Zu Frage 4:

Im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung besteht die Möglichkeit, für die Festlegung neuer Massnahmen in Bundeskompetenz entsprechende Anträge an den Bund zu stellen. Der Regierungsrat hat bisher regelmässig von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und wird dies auch künftig tun. Bei der Festsetzung von neuen Massnahmen in eigener Kompetenz geht er zudem oft als Vorreiter voran. Erfolgreich umgesetzte Massnahmen werden dann von anderen Kantonen in die Massnahmenpläne aufgenommen oder entsprechende Vorschriften direkt in der LRV festgesetzt. Somit leistet der Kanton Zürich einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Luftqualität nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf nationaler Ebene.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Heute kann man Entwarnung geben, aber an sonnigen Sommertagen ist es seit Jahren eine ungesunde Gewissheit: Es gibt Sommersmog. Sommersmog greift die Lungen an. Ältere Menschen, Kinder, Asthmatiker und Personen mit anderen Lungenkrankheiten sind am stärksten betroffen. Es leiden aber auch gesunde Menschen, Tiere und Pflanzen.

Die Entstehung ist bekannt. Aus Stickoxiden und flüchtigen Kohlenwasserstoffen, den sogenannten Vorläuferschadstoffen, entstehen unter Einwirkung des Sonnenlichts Ozon und weitere Gifte, wie zum Beispiel Formaldehyd, Peroxyacetylnitrat und Salpetersäure. Den ganzen ungesunden Mix nennen wir Sommersmog.

Die Luftreinhalteverordnung des Bundes nimmt die Problematik auf und definiert für Ozon, gewissermassen die Leitsubstanz des Sommersmogs, einen Grenzwert: Höchstens einmal pro Jahr darf ein Stundenmittelwert von 120 Mikrogramm Ozon pro Kubikmeter überschritten werden. In diesem Jahr ist der Grenzwert am Standort EMPA Dübendorf (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) schon an 48 Tagen überschritten worden, häufig während mehrerer Stunden. Es besteht Handlungsbedarf.

Die Sonne können und wollen wir nicht abstellen. Deshalb ist relativ klar, was man tun muss. Ich zitiere das Bundesamt für Umwelt: «Die beste Strategie der Luftreinhaltepolitik, um die Ozonkonzentration zu senken, ist nach wie vor eine effiziente Reduktion der Emissionen bei den Vorläufersubstanzen.» Darum geht es also bei meiner Interpellation, die ich vor circa zwei Jahren eingereicht habe.

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort die gesundheitlich schädliche Wirkung von Sommersmog klar anerkannt. Und im Massnahmenplan Luftreinhalteverordnung, Teilrevision 2016, finden wir die bemerkenswerte Feststellung: «Schätzungen haben ergeben, dass die Luftschadstoffbelastung im Kanton Zürich volkswirtschaftliche Kosten von jährlich rund 882 Millionen Franken verursacht.» Das alleine müsste Grund genug sein, entschlossen eine rasche Verbesserung der Situation anzustreben.

Weiter ist im selben Papier zu lesen: «Die Umsetzung der Massnahmen wird dagegen gemäss Berechnungen jährlich rund 45 Millionen Franken kosten. Unter dem Strich überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen der verbesserten Luftqualität aufgrund der Massnahmen.» Und ziemlich sicher würde es sich lohnen, etwas mehr als die mickrigen 45 Millionen in die Verbesserung der Luft zu investieren. Es geht ja nicht nur um die Wirtschaft, und das ist dem Regierungsrat im Prinzip durchaus bewusst. Ich zitiere noch einmal: «Vor allem aber bedeutet eine bessere Luftqualität auch eine verbesserte Lebensqualität für die Bevölkerung.»

Hat der Regierungsrat den Ernst der Lage erkannt? Ist somit alles in bester Ordnung? Leider nein. 2011 bis 2015 gab es noch das Legislaturziel 10c, welches explizit eine Verbesserung der Luftqualität anstrebte. In den jetzigen Legislaturzielen kommt das Wort Luft noch genau einmal vor, nämlich zusammengesetzt als Luftbild, das die Siedlungsentwicklung dokumentiert. Von Luftqualität ist schlicht nicht mehr die Rede. Und der Grund dafür ist keineswegs, dass die Ziele der letzten Legislatur erreicht worden wären. Bezeichnend ist der Bericht des Regierungsrates über die Legislatur 2011 bis 2015,

betreffend Legislaturziel 10: Über Sommersmog finden wir da schlicht kein Wort, denn da hat sich die Lage kein bisschen verbessert. Über Luftqualität finden wir generell fast nichts, nur ganz am Rande etwas über die Verringerung von Russ in der Luft, welche angeblich eingeleitet sei. Das Ganze wird schönfärberisch – vielleicht müsste man eher sagen falsch – mit dem Stichwort «Ziel erreicht» zusammengefasst.

Mein Fazit: Die Gesundheit der Menschen gehört offensichtlich nicht zu den «Top Five» der Anliegen unseres bürgerlichen Regierungsrates. Fragen der Luftreinhaltung werden aktiv verdrängt. Die Volkswirtschaftlichen Kosten werden in Kauf genommen, sie tauchen ja nicht in der Rechnung des Kantons auf. Die beschlossenen Massnahmen wirken viel zu langsam und zu wenig. Man handelt dort, wo es einfach ist, Stichwort Russverminderung bei Holzöfen, und man handelt gar nicht, wo stärkerer Widerstand zu befürchten ist.

Und damit wären wir bei der völlig unbefriedigenden Antwort auf Frage 3. Da geht es darum, dass die ungehemmten Strassenbau-Fantasien die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung massiv sabotieren. Der Regierungsrat versucht hier, in langfädigen, sich in Details und Spezialfälle verzettelnden Ausführungen zu erklären, dass Strassenbau unter Umständen für die Luftqualität vorteilhaft sein könne.

Als Naturwissenschaftler habe ich gelernt, komplizierten theoretischen Erläuterungen zu misstrauen. Besser wirft man einen Blick auf die reale Welt. Und da zeigt sich: Keine Stadt hat je mit Strassenausbauten ihre Luftqualität verbessert. Auch der Stau, der völlig zu Unrecht von einigen Leuten als Emissionsverursacher Nummer 1 in den Vordergrund geschoben wird, wurde so nirgends besiegt. Für jeden Flaschenhals, der beseitigt wird, entstehen neue. Und das Verkehrsvolumen steigt.

Das trifft auch für die Agglomeration Zürich zu. Es gilt: Das Strassenetz wird ganz einfach voll ausgenützt. Wenn wir die Kapazität vergrössern, zieht dies blitzartig ein Verkehrswachstum nach sich und damit auch eine Zunahme der Emissionen. Ein Ausbau, der wirklich jedes Mobilitätsbedürfnis abdecken würde, ist schon vom Platz her überhaupt nicht möglich. Bezahlbar wäre er sowieso nicht, umweltfreundlich erst recht nicht. Intelligente Verkehrsplaner haben das längst begriffen. Man kann den Stau nicht besiegen. Man kann ihn höchstens lenken und verlagern.

Der Regierungsrat weigert sich immer noch standhaft, solche Tatsachen zur Kenntnis zu nehmen. In stark belasteten Agglomerationen muss man diejenigen Verkehrsteilnehmer fördern, die wenige Abgase

produzieren. Das sind die Fussgänger, die Velofahrer, das ist der ÖV. Und die dafür nötigen Flächen muss man dort holen, wo viel Abgas produziert wird. Also beim MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Da die Erstgenannten die Verkehrsfläche wesentlich effizienter nutzen, wird dadurch sogar die Strassenkapazität insgesamt verbessert.

Solange wir bei den Bemühungen um eine sauberere Luft die heilige Kuh, das Auto, ausnehmen, werden wir keine Fortschritte erzielen. Dann wird man auch in zehn Jahren noch Interpellationen zum Thema Sommersmog schreiben können. Danke.

*Rosmarie Joss (SP, Dietikon):* Die vorliegende Antwort zur Interpellation stammt aus dem Jahr 2015. Seither sind zwei Sommer vergangen, die sich wenig um die Einhaltung der Lufthygiene gekümmert haben, also das heisst, wir haben die Grenzwerte zimal überschritten.

Seit der Beantwortung des Regierungsrates hat sich das eine oder andere geändert, das eine oder andere ist gleich geblieben. Gleich geblieben ist, wie der Regierungsrat ja festgestellt hat, dass wir ein Problem mit der Lufthygiene haben und dass es eben ein Problem für die Gesundheit unserer Bevölkerung ist. Anders geworden ist zum Beispiel, dass der angekündigte Massnahmenplan Luftreinhaltung am 13. Januar 2016 in Kraft trat. Anders wurden auch andere Sachen, so hatte man vor zwei Jahren gedacht, wir hätten immer strengere Abgasnormen, die Dieselfahrzeuge würden immer sauberer, und dann kam der «Diesel-Skandal» (*Manipulation von Abgaswerten durch verschieden Autohersteller*). Man hat plötzlich gemerkt, dass die Abgaswerte, welche diese neuen, guten Autos ausstossen, eben doch nicht so toll sind. Hier wurde grundsätzlich das Problem erkannt, dass eben diese Dreckschleudern leider noch mehr Dreckschleudern sind, als dass wir es ursprünglich dachten. Und man weiss, man müsste das Problem eigentlich beheben. Der Kanton Zürich ist da etwas eingeschränkt, was er wirklich durchbringen kann, aber hier geht es darum, dass sich der Kanton Zürich stark dafür einsetzt, sodass es Regeln gibt, damit die Autoindustrie die Vorgaben schnell erreicht. Dafür dürfen die Fristen nicht zu lange sein, denn der nächste Sommer, der sich nicht um die Grenzwerte kümmern wird, wird eben leider viel schneller kommen, als uns das lieb ist.

Etwas anderes ist die Auswirkung der Strassen, worauf der Regierungsrat hingewiesen hat. Dort wurde ja gesagt, die Interpellanten seien der Meinung, mehr Strassen seien grundsätzlich schlecht, aber das sei ja nicht unbedingt so für die Luftqualität. Da muss ich sagen, hat sich im Kanton Zürich in dieser Beziehung offensichtlich einiges ver-



schlechtert. Der Regierungsrat hat darauf hingewiesen, dass das Verkehrswachstum in der Vergangenheit beim öffentlichen Verkehr viel stärker war als beim motorisierten Individualverkehr. Dies ist ja auch begrüssenswert und im Sinne des Richtplanes.

Inzwischen gab es aber einen Gegenvorschlag zur «Anti-Stau-Initiative», den der Regierungsrat dann aus irgendeinem Grund auch unterstützte. Da muss man sich dann schon fragen, ob man die Aussage, welche der Regierungsrat in der Interpellationsantwort gemacht hat, überhaupt noch gilt. Denn wenn diese Verfassungsänderung angenommen würde, gäbe es auch für Kantonsstrassen grundsätzlich nur noch die Möglichkeit, dass die Kapazität erhöht wird. Abgebaut oder umgelagert werden darf sie dann nicht mehr.

In der Interpellationsantwort steht, dass man eine Förderung von öffentlichem Verkehr, Bus- und Veloverkehr anstrebe, weil es besser für die Luftqualität sei. Denn es ist besser, wenn alle in einem Bus sitzen als in zig Fahrzeugen oder wenn alle zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs wären. Nur, die Frage muss man sich dann schon stellen, wie wir die Leute in die Busse bringen, wenn wir ein Problem haben, eine Bus-Priorisierung umzusetzen. Wie bringen wir die Leute auf das Velo, wenn wir zwar eigentlich gerne mehr Velostreifen und Radwege hätten, wenn dies aber dummerweise die Strassenkapazität reduziert und wir es nicht umsetzen können? Das heisst, viele Massnahmen, gerade im Siedlungsgebiet, werden mit dem, was jetzt der Kantonsrat möchte, schon nicht mehr so realistisch sein, dass sie umgesetzt werden können. Hier deshalb mein Aufruf – weniger hier im Rat, da wird er ja ungehört verhallen, sondern mehr an die Bevölkerung –: Sie können etwas für die Luftqualität machen, Sie können nämlich am 24. September den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ablehnen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ja, das ist ein typischer Vorstoss, der von Alarmismus geprägt ist. Und wir sehen jetzt von den Vorvoten, um was es geht. Sie zielen ganz klar auf die Verkehrspolitik. Es ist sehr einseitig, wie jetzt da argumentiert wird. Und Rosmarie Joss, wenn Sie sagen, der Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative hätte zur Folge, dass die Kapazität erhöht wird, so bitte ich Sie doch, den Artikel zu lesen. Es geht darum, dass die Kapazität erhalten bleibt.

Jetzt aber zu dieser Interpellation: Sie tun so, als wirklich nichts passieren würde. Niemand findet es gut, wenn die Luft verschmutzt wird, und die Anstrengungen im Kanton Zürich, in der Schweiz, in Europa mit den Luftreinhaltevorschriften zeigen Wirkung. Es ist messbar. Und wenn Sie sich die Mühe genommen hätten und auf der Homepa-

ge des AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) die Situation betrachten – es hat wunderbare Studien und Diagramme –, so ist es eindrücklich, welche Entwicklung stattfindet. Es ist einfach falsch, zu sagen, dass man in dieser Hinsicht untätig ist.

Die Vorlage zielt einfach gegen den motorisierten Individualverkehr. Der Irrtum, den Sie immer wieder wiederholen, ist, dass ein Ausbau des Strassennetzes mehr Verkehr bringt. Das Hauptproblem, das wir haben, ist der stehende Verkehr, also der Stau. Wenn der Nordring blockiert ist und die Fahrzeuge höchst ineffizient herumstehen, so ergibt dies tatsächlich eine unnötig hohe Luftbelastung. Und das gilt es zu vermeiden, und deshalb muss der Verkehr fließen.

Wenn wir schon über Sommersmog diskutieren, könnten Sie das vielleicht in Peking tun, das tatsächlich ein dramatisches Smogproblem hat. Aber schauen Sie, was die chinesische Regierung dagegen unternimmt. Sie stellt die Mobilität radikal auf Elektromobilität um. Das mag Sie jetzt erfreuen, gepowert wird das aber durch den Bau von 54 Kernkraftwerken im Land. So wird dort dem Sommersmog begegnet. Ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen.

*Alexander Jäger (FDP, Zürich):* Grüne und GLP haben eine interessante Interpellation eingereicht mit Fragen zum Thema Sommersmog. Die Antworten des Regierungsrates sind deutlich ausgefallen. Unsere Regierung ist auf Kurs. Weniger auf Kurs sind hingegen die Interpellantinnen und der Interpellant, und zwar mit ihren Fragen. Diese implizieren, dass dem Problem des Sommersmogs mit Einschränkungen und Verboten begegnet werden soll. Einschränkungen und Verbote sind auch im Kanton Zürich unpopulär und haben selten den gewünschten Effekt. Warum also nicht das Problem an der Wurzel anpacken?

In der Interpellationsantwort des Regierungsrates zur Frage nach der Verkehrszunahme steht dieser wichtige Satz: «Vielmehr ist die zunehmende Mobilität von Personen und Gütern ein Abbild unserer Lebensstile und Wirtschaftsweise und diese zusammen mit dem Bevölkerungswachstum somit Ursache für das starke Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte.» Es hat sich also unsere Lebensweise verändert. Jeder von uns trägt demzufolge zur Verkehrszunahme bei. Ich frage mich deshalb, ob das anpreisen und Vorleben einer ökologischen Lebensweise nicht zielführender wäre als staatlich erlassene Verbote. Weshalb verwenden die Interpellantinnen und der Interpellant ihre Energie nicht darauf, beim Bürger die Lust auf eine ökologische Lebensweise zu wecken? Zeigen Sie, dass ein angenehmes und erfülltes

Leben auch möglich ist, ohne ständig mit seinem «Göppel» durch die Welt zu gondeln.

Interpellationen wie diese sind reine Effekthascherei. Sie lösen beim Bürger ein lahmes Gähnen aus und in den sozialen Medien einige Likes und beschäftigen einen kantonalen Angestellten ein paar Tage. Aber am Problem aber ändert sie nichts.

*Martin Neukom (Grüne, Winterthur):* Kollege Lucek sagt, die Anstrengungen haben Wirkung gezeigt, und Kollege Jäger sagt, wir sind auf Kurs. Ja, meine Damen und Herren, das stimmt schon, aber nur auf dem Papier. Das ist ja genau das Problem. Der Skandal um VW war ja nur die Spitze des Eisbergs. Das Problem war ja, dass systematisch beschissen wurde, was diese Abgastests angeht und daher die realen Emissionen massiv höher sind. Genau darum geht es hier.

Und noch zur Ökomoral von Alexander Jäger: Ich glaube, Ökomoral, das haben die letzten 40 Jahre gezeigt, ist nicht sonderlich zielführend.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Lieber Alexander Jäger. Schön, dass sich die FDP wieder auf Eigenverantwortung und Vorbildwirkung besinnt. Bei einer Interpellation könnt Ihr das ja machen, wenn nachher eine Abstimmung droht, dann folgt der Rückzieher, wie wir ja heute Morgen gesehen haben.

Jetzt aber zum Geschäft: Bund und Kanton sind sich einig, dass eine Überschreitung der Ozongrenzwerte negative Folgen für die Gesundheit haben und grosse externe Kosten verursachen. Da müsste man eigentlich zum Schluss kommen, dass Anstrengungen zur Luftreinhaltung hohe Priorität haben. Und da beziehe ich mich in meinem Votum nicht nur, aber auch auf den Verkehr.

Leider bleibt der Regierungsrat in seiner Antwort sehr vage, was konkrete Massnahmen betrifft und verweist mehrheitlich auf die kommende Teilrevision des Massnahmenplans Luftreinhaltung und die Verordnung dazu. Diese Dokumente sind inzwischen erschienen, und ich beziehe mich in meinem Votum auch darauf. Wir begrüssen, dass darin Massnahmen im Verkehrsbereich eine wichtige Rolle einnehmen. Positiv zu vermerken sind insbesondere ein Bekenntnis zu einer stärkeren Veloförderung und die Prüfung eines Mobilitätsmanagements für die Verwaltung. Mengenmässig schenkt zwar ein Mobilitätsmanagement nur für die Verwaltung und andere kantonale Institutionen nicht gross ein, aber es kann doch als Vorbild für andere Unternehmen eine wichtige Rolle spielen.

Etwas verklausuliert kommt der Auftrag daher «bei der vorgesehenen Entwicklung von Verkehrssteuerungselementen den Erfordernissen der Luftreinhaltung angemessen Rechnung zu tragen». Dahinter verbirgt sich offenbar die Idee, beim Mobility Pricing die Fahrzeugemissionen zu berücksichtigen. Ein Anliegen das die Grünliberalen voll und ganz unterstützten können.

Wenig überzeugend war hingegen die regierungsrätliche Interpellationsantwort zur Frage des Verkehrszuwachses. Mit der Argumentation, dass Umfahrungsstrassen die Lufthygiene in den Zentren verbessern betreiben Sie einerseits eine Politik «Aus den Augen aus dem Sinn», andererseits ist die Antwort falsch in Bezug auf das Ozon, das ja nicht an Ort und Stelle der Emission gebildet wird. Ich bin froh, dass ich diese Argumentation im Massnahmenplan nicht mehr gefunden habe.

Auch in den Bereichen Landwirtschaft, Feuerungen, sowie Industrie und Gewerbe wurden im überarbeiteten Massnahmenplan neue respektive angepasste Massnahmen definiert, die uns durchaus zielführend erscheinen.

Noch eine Bemerkung zum Kosten-Nutzen-Verhältnis von Massnahmen zur Luftreinhaltung: Der Massnahmenplan schätzt die volkswirtschaftlichen Kosten der Luftschadstoffbelastung auf rund 880 Millionen Franken pro Jahr. Demgegenüber erscheinen die Kosten für Massnahmen von rund 45 Millionen Franken Jahr gering. Eine weitere Verschärfung von Massnahmen wäre also auch aus finanzieller Sicht sogar wünschenswert und würde von den Grünliberalen unterstützt.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass die Grünliberalen enttäuscht von der sehr vagen Interpellationsantwort. Der seither veröffentlichte Massnahmenplan Luftreinhaltung ist dagegen viel konkreter und legt die Grundlage für das Anpacken einiger Probleme. Wir fordern nun, dass die vorgesehenen Massnahmen zügig umgesetzt werden.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Nicht direkt sichtbare Gefahren, zu denen auch der Sommersmog gehört, sind immer schwierig zu erklären. Vielleicht hilft es dabei, wenn man sich bewusst ist, das Ozon zu den Reizgasen gehört und damit in die gleiche Kategorie fällt wie Schwefelwasserstoff, Chlor, Salzsäure, Ammoniak oder auch Tränengas. Es ist also sicher nicht zu unterschätzen und ruft bei entsprechender Konzentration bei Menschen gesundheitliche Beschwerden aus.

In der letzten Legislatur hat der Regierungsrat als Massnahme gegen die Luftschadstoffkonzentration die Überarbeitung des Massnahmenplans Luftreinhaltung festgelegt und diesen inzwischen auch vorgelegt. Dieser umfasst neben Ozon auch andere Luftschadstoffe und die

Umsetzung muss jetzt auch entsprechend forciert werden. Leider fehlen in der aktuellen Legislaturperiode weitere Ziele, die diese Umsetzung entsprechend forcieren. Trotzdem zeigt ein Blick auf die aktuellen Messdaten, dass das Problem keineswegs erledigt ist. Vom Mai, um nicht zu sagen vom März, bis jetzt in den Herbst hinein, werden diese Grenzwerte beim Ozon regelmässig überschritten.

Auch der in der Interpellationsantwort vom Regierungsrat gemachte Verweis darauf, dass mehr als die Hälfte der Luftschadstoffe von ausserhalb des Kantons kommen, erweckt leider nicht den Eindruck, als wolle er die Verantwortung annehmen, sondern eher einfach abschieben. Dabei ist der Schutz des Klimas eine Aufgabe von uns allen. Und wir sind auch hier längst nicht am Ziel, doch können wir alle viel dafür tun.

Es wurde bereits erwähnt, während Autofahren unserem Klima sicherlich nicht förderlich ist, weist der ÖV bereits eine bessere Ökobilanz auf. Velofahren ist nicht nur fürs Klima gut, sondern auch für uns selbst. Mir selber würde es auch gut tun, und es hat eindeutig die beste Klimabilanz der Fortbewegungsmittel.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Nach dem überaus sonnigen und warmen Sommer 2015, den viele Zürcherinnen und Zürcher sehr genossen haben, erstaunt dieser Vorstoss nicht. Es wäre ja nicht gut, es wäre alles gut. Ins Staunen komme ich aber ab der dramatischen Beurteilung der Ozonwerte durch die Interpellanten. Betrachtet man die Ozonstatistik dann stellt der Betrachter fest, ist der Sommer sonnig und heiss, ist die Ozonbelastung höher. Ist der Sommer nass und kühl, ist sie geringer. Somit muss der Sommer 2015 mit einem Hitzesommer verglichen werden, wie zum Beispiel der Hitzesommer 2003. Nur dann können Sie feststellen, wie sich die Luftqualität verändert hat. Machen wir diesen Vergleich, dann stellen Sie fest, dass obwohl der Hitzesommer 2015 noch wesentlich ausgeprägter war als der Hitzesommer 2003, doch nur halb so viele Tage mit Ozongrenzüberschreitungen gemessen wurden wie im Sommer 2003. Im Hitzesommer 2015 gab es also nur halb so viele Ozongrenzüberschreitungen wie im Sommer 2003 und dies obwohl der Kanton Zürich gut 200'000 Einwohner mehr und auch 135'000 Fahrzeuge mehr verzeichnete als 2003. Man kann sagen, die Luftqualität hat sich verbessert und der Verkehr hat zugenommen.

Im internationalen Vergleich mit der Bevölkerungsdichte und Luftqualität nimmt der Kanton Zürich einen Spitzenplatz ein und weist sogar eine Top-Luftqualität aus. Auch ist es eine fatale Fehlbeurtei-

lung allein die Entwicklung seit 2008 zu beurteilen. Die Ozonwerte verlaufen in dieser Zeit parallel zu den Hitzetagen. Ich möchte zudem darauf verweisen, dass die Schweizer Ozongrenzwerte mit 120 Mikrogramm eindeutig sehr tief angesetzt sind. In den europäischen Grossstädten, zum Beispiel Madrid, Athen, Rom, sind Grenzwerte für Alarme im Bereich 400 bis 500 Mikrogramm pro Kubikmeter angesetzt. Also das Vierfache als bei uns.

Unsere 120 Mikrogramm werden allein schon bei mehrtägigem, schönem Sommerwetter mit hoher Sonneneinstrahlung auf natürlichem Weg absolut ohne Verkehrseinfluss erreicht oder sogar überschritten. Anschaulich zeigt sich, dass zum Beispiel auf der Seebodenalp an der Rigi bei schönem Wetter die Ozonwerte höher sind als an der Rosengartenstrasse.

Die EDU ist der Ansicht, dass sich der Kanton Zürich punkto Luftqualitätsverbesserungen auf einem sehr guten Weg befindet. Die Massnahmen, die eingeleitet wurden, haben Wirkung gezeigt. Insbesondere begrünnen wir auch die Bemühungen des Regierungsrates für einen fließenden Strassenverkehr. Dies können Sie auch am 24. September tun. Weniger Stau gibt auch weniger Abgase.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Ich gebe vorab meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des Autogewerbeverbandes des Kantons Zürich.

Wir haben jetzt des Öfteren gehört, es werde in unserer Branche beziehungsweise von den Autoherstellern systematisch beschissen. Das ist so nicht richtig. Man kann nicht aufgrund einzelner Vorfälle die gesamte Industrie in einen Topf werfen. Auch wenn der VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*) dies laufend auf seiner Webseite veröffentlicht, es ist nicht immer ein Beschiss, wenn die Grenzwerte, die gemessen werden, zwar nicht der Luftreinhalteverordnung entsprechen, die gesetzlichen Bestimmungen aber durchaus erfüllen. Die Fahrzeuge müssen in einem Test in einem bestimmten Bereich die Grenzwerte erfüllen. Es ist zum Teil vom Gesetz so vorgesehen, dass unter gewissen Bedingungen gewisse Systeme nicht funktionieren müssen. Solange das Gesetz so ist, ist es kein Beschiss, wenn man das auch so macht. Es gibt einzelne Hersteller – diese sind bekannt –, welche sich etwas über diese Richtlinien hinweg gesetzt haben. Das ist zu verurteilen. Da stehe ich dazu. Da müssen auch die entsprechenden Massnahmen getroffen werden.

Es ist jedoch unbestritten, dass der Gesamtschadstoffausstoss in den letzten Jahren deutlich gesunken ist. Wir alle kennen diese Tafel mit

den verschiedenen Anzeigen, wie stark die Luftbelastung ist, auf der Autobahn in Baden, wenn wir Richtung Baregg tunnel fahren. Schauen Sie sich diese Tafel mal an. Sie ist selten höher als auf der Stufe «geringe Belastung». Allein dies zeigt, dass die Industrie hier starke Bemühungen unternommen hat und die Schadstoffbelastung gesunken ist. Und sie wird weiterhin alles daran setzen, um dies noch besser zu tun.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte doch die Gelegenheit noch nutzen, um auf das eine oder andere Votum einzugehen. Kollege Müller, schon möglich, dass nicht systematisch, sondern unkoordiniert beschissen wird, aber es wird halt trotzdem beschissen. Das Resultat davon ist auf der Strasse unterwegs, und die Abgase sind da.

Kollege Welz, es mag schon sein, dass es Städte gibt, wo es noch schlimmer ist, aber wir orientieren uns ja sonst auch nicht immer nach zuunterst. Sicher ist die Luft in Zürich besser als in Peking, das möchte ich mit keinem Wort bestreiten. Zum Glück ist sie besser, aber das heisst nicht, dass wir sie nicht noch mehr verbessern sollten.

Die Sache mit dem Ozon ist etwas komplizierter. Das Ozon kommt nicht direkt aus dem Auspuff, sondern es entwickelt sich erst im Laufe der Zeit in der Atmosphäre und es ist völlig typisch und in der Wissenschaft wohl bekannt, dass die höchsten Ozonwerte nicht direkt an der Rosengartenstrasse gemessen werden, sondern zum Beispiel an der Rigi. Diese Ozonwerte haben eben trotzdem sehr viel mit den Vorläuferschadstoffen zu tun, die in den Agglomerationen entstehen. Die Chemie ist dergestalt, dass die Entstehung an der Quelle schwächer ist als etwas nebenan. Ich glaube, da dürfen Sie den Leuten, die das intensiv erforscht haben, soweit vertrauen.

2003 war mit Bestimmtheit sonniger als 2015. Aber ich glaube, man muss nicht wegen zwei oder drei Tagen mehr oder weniger immer die grossen Unterschiede herausstreichen wollen. Die Luftreinhalteverordnung sagt, wir sollten höchstens an einem Tag pro Sommer die Grenzwerte überschreiten. Das wird auch im schlimmsten Regensommer noch überschritten. Dieses Jahr waren wir bei 48 Tagen. Wir sind also weit über dem Soll.

Vielleicht noch zu Kollege Jäger: Es geht ja gar nicht um Verbote. Ich habe in meinem Votum kein Wort von Verboten gesagt. Es geht darum, dass die Infrastruktur nicht aus Eigenverantwortung entsteht. Sie entsteht nur durch koordinierte Bemühungen des Staates. Deshalb ist es auch die Pflicht des Staates, diese koordinierten Infrastrukturbauten

in eine sinnvolle Richtung zu lenken und eben die Infrastruktur dort zur Verfügung zu stellen, wo sie am besten dem allgemeinen Nutzen dient.

Apropos Vorbild: Ich komme fast jeden Montag mit dem Velo. Es macht mir Spass Velo zu fahren. Mit etwas sauberer Luft würde es noch mehr Spass machen.

*Regierungspräsident Markus Kägi:* Ich könnte es mir einfach machen, denn Herr Kantonsrat Lucek hat eigentlich die Antwort inhaltlich bereits gegeben.

Ich gebe zu, dass das Auto ein sehr starker Verursacher ist bei der Ozonverschmutzung. Nur müssen wir einfach wissen, dass im Kanton Zürich jährlich zwischen 7000 und 10'000 neue Autos immatrikuliert werden. Warum? Einerseits weil ein anderes Verhalten der Bevölkerung da ist, wobei man sich ein Auto auch leisten können muss, auch wenn es nur geleast ist. Andererseits ist es einfach eine Tatsache, dass auch noch das Gewerbe von A nach B muss. Wenn ich Klagen habe, dass jemand von Zollikon nach Altstetten fast zwei Stunden benötigt, dann begreife ich den Ärger, denn letztendlich ist es auch das Gewerbe, das auch Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Da sind wir wieder bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die nicht nur an einer Bahnlinie oder an einer Buslinie arbeiten, sondern auch auf das Auto angewiesen sind.

Ich gebe Ihnen Recht, man kann das Auto auch sinnvoll nutzen. Nur, wenn die Hälfte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf den öffentlichen Verkehr ausweichen müssten, dann würden Sie und ich vermutlich kein Platz mehr im Zug haben, aber sicher würden wir im Zug stehen. Das bedeutet, dass wir eine andere Infrastruktur bauen müssen. Da bin ich mit Ihnen einig. Sagen Sie mir aber wo. Die S-Bahn ist heute ein Vorzeigeobjekt. Es ist doch super, dass wir diese haben, aber Sie wissen ganz genau, dass sie so eng getaktet ist, dass wenn nur irgendwo etwas ausfällt, das ganze Netz fast zusammenbricht.

Und jetzt noch zur Situation: Gehen Sie auf die Homepage des AWEL und dann sehen Sie, was wir machen. Ich kann auch mit ein wenig Stolz hier drinnen verkünden, dass der Kanton Zürich in vielen Sachen eine Vorreiterrolle einnimmt. Das können Sie hier nicht wegdiskutieren. Und wie Sie richtig festgestellt haben, gibt es keine Luftmauer um den Kanton Zürich, sondern die Luft wird auch verfrachtet, Und daher denke ich, lieber in kleinen Schritten vorwärts gehen und etwas erreichen, als sich einfach auf den Verkehr zu stürzen und zu



sagen, das ist des Teufels. Beim Verkehr muss man schon daran denken, was alles damit zusammenhängt und wie viel wir vom Verkehr auch profitieren. Ich bin überzeugt, dass wir in zehn oder 15 Jahren hier drin eine andere Diskussion führen werden. Wir machen die Politik der kleinen Schritte, die Politik des Verdaubaren, und vor allem auch die Politik der Akzeptanz, meine Damen und Herren. Ich habe noch nie einen Vorstoss der Grünen oder der Linken gehört, auf das Auto zu verzichten. Sie sagen aber, dass Auto ist des Teufels. Und bitte schön, seien Sie doch ehrlich: Jeder profitiert, auch vom Flugverkehr profitieren Sie. Aber jeder muss selbst in den Spiegel schauen und sich täglich fragen, brauche ich dieses Verkehrsmittel, dieses oder jenes, für was stehe ich ein.

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Fraktionserklärung der SVP betreffend neuer Bürgerrechtsverordnung***

*Jürg Trachsel (SVP, Richterswil):* Unglaublich, was der bürgerliche Regierungsrat aufgrund einer Medienmitteilung vom vergangenen 31. August beschlossen hat: Auf Antrag der linksgeführten Direktion der Justiz und des Innern hat er eine Bürgerrechtsverordnung erlassen, welche die Gemeinden praktisch vollständig aushebelt und die Prüfung des Einzelfalls komplett obsolet macht. Die Regierung hat hier leider ihren – durchaus bestehenden – Spielraum nicht ausgenützt.

Unter dem gut klingenden Titel «Fair, objektiv, einheitlich» hat es ein auf beiden Augen blinder Regierungsrat fertiggebracht, dass im Kanton Zürich das Bürgerrecht ab Anfang 2018 schlicht und einfach verscherbelt wird. Der oder die Einbürgerungswillige muss zwar immer noch Integrationskriterien erfüllen und Kompetenzen in der deutschen Sprache nachweisen, aber eben nur noch grundsätzlich. Bei allen Anforderungen steht nun aber neu in der Verordnung: «Der Nachweis gilt als erbracht, wenn...» und dann kommt zum Beispiel eine bestimmte Anzahl Jahre. Keine Prüfung mehr, gar nichts. Das wäre etwa

gleich, wie wenn wir bei der Autoprüfung sagen würden: Der Nachweis der Fahrkompetenz gilt als erbracht, wenn der oder die Prüfungswillige zehn Fahrstunden absolviert hat. Oder bei jedwelchem Studium an einer Zürcher Hochschule: Das Diplom wird dann ausgestellt, wenn der Student oder die Studentin 10 Semester studiert hat. Keine Prüfungen mehr, gar nichts mehr.

Die SVP ist empört, dass sich ein bürgerlicher Regierungsrat zu solch laschem Verhalten, zu einer derartigen Verschleuderung des Bürgerrechts hinreissen lässt und wird entsprechende Massnahmen prüfen. Sicher werden wir uns anlässlich der in Kürze anstehenden Revision des Bürgerrechtsgesetzes entsprechend einbringen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

## **6. Rheinfall – wer A sagt, muss auch B sagen**

Postulat Markus Späth-Walter (SP, Feuerthalen), Martin Farner (FDP, Oberstammheim) und Benno Scherrer Moser (GLP, Uster) vom 7. Dezember 2015

KR-Nr. 320/2015, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Karin Egli:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Konrad Langhart, Oberstammheim, hat an der Sitzung vom 4. April 2016 Antrag auf Nichtüberweisung des Antrags gestellt. Der Rat hat über den Antrag zu entscheiden.

*Markus Späth (SP, Feuerthalen):* Der Tourismus am Rheinfall, das Schloss Laufen im Speziellen ziehen sich wie ein roter Faden durch meine Kantonsratstätigkeit. Das hat sicher mit meinem Wahlkreis zu tun, noch mehr aber hat es zu tun mit unserem Immobilienamt und der Baudirektion mit einem nach wie vor unbefriedigenden Managements dieses für die Region und den ganzen Schweizer Tourismus so wichtigen Highlights «Rheinfall».

Ich habe im Jahr 2007 in einem Postulat ein Gesamtkonzept für den Tourismus am Rheinfall und die Investitionsplanung verlangt. Die Regierung hat eine ausweichende Antwort gegeben damals, sie hat aber immerhin Investitionen versprochen. Tatsächlich hat die Regierung ihr Investitionsversprechen gehalten. Die touristische Infrastruktur kommt heute auf Zürcher Seite wesentlich attraktiver daher. Es gibt einen Panoramaweg, ein kleines Museum, einen spektakulären

Lift, allerdings, kleiner Fehler, nur bis auf halbe Höhe des Rheinflallbeckens.

Die Investitionen blieben auch nicht ohne Wirkung. Das sei zuzugestehen. 2016 wurden rund 620'000 Eintritte bezahlt, um das Angebot auf Zürcher Seite zu nutzen. Das sind rund 120'000 Eintritte mehr als fünf Jahre zuvor. Ein Gesamtkonzept, meine Damen und Herren, für den Rheinflall-Tourismus aber fehlt nach wie vor. Und genau darum geht es in diesem Postulat – einmal mehr, muss ich sagen.

Der Rheinflall ist ein Leuchtturm des schweizerischen Tourismus. Mit mehr als 1,5 Millionen Besucherinnen und Besuchern gehört er zu den Top-3-Destinationen der Schweiz. Betreut wird dieser Tourismus einerseits durch die Tourismusorganisation Schaffhausen, andererseits durch Tourismus Winterthur. Am Rheinflall tummelt sich eine ganze Reihe von Anbietern mit durchaus attraktiven Angeboten. Sie werden aber mehr schlecht als recht koordiniert durch die Interessengemeinschaft Rheinflall, in der Schaffhausen prominent durch einen Regierungsrat (*Ernst Landolt*), Zürich nur einen nachrangigen Mitarbeiter des Immobilienamtes vertreten wird. Deshalb unsere Forderungen.

Die erste Forderung: Wir verlangen ein Ticketing-System für alle touristischen Angebote am Rheinflall aus einer Hand. Sämtliche Angebote am Rheinflall müssen aus einer Hand gebucht werden können. Zürich betreibt vor dem Schloss Laufen einen neugestalteten, attraktiven Info- und Ticketshop. Nach wie vor können dort aber keine Bootsfahrten, kein Eintritt in den Seilpark oder zu anderen Attraktionen gebucht werden. Das widerspricht dem seit mehr als zehn Jahren geforderten Gesamtkonzept.

Im Februar 2016 hat der Regierungsrat in der Antwort auf eine Anfrage (*KR-Nr. 288/2015*) ein Gesamtkonzept für die Erneuerung der Destination Schloss Laufen ein weiteres Mal versprochen. Er hat es bis Ende 2016 versprochen. Es ist damit im September 2017 längst überfällig.

Die zweite Forderung: Wir brauchen gebührenpflichtige Parkplätze auch auf der Zürcher Seite des Rheinflalls. Das Parksystem heute ist unkoordiniert. Während auf der Schaffhauser Seite jährlich Einnahmen in Millionenhöhe in die Staatskasse fliessen und damit den Betrieb und Unterhalt des Rheinflalls massgeblich finanzieren, ist das Parkieren für Cars und PW auf Zürcher Seite gratis. Seit Jahrzehnten wird beklagt, dass die Einnahmen aus dem Rheinflall-Tourismus weit unter dem liegen, was vergleichbare Naturschauspiele einbringen. Zurecht. Wen wundert es, dass es so ist, wenn auf unserer Seite nicht einmal Parkgebühren erhoben werden. Selbstverständlich will nie-

mand prohibitive Parkgebühren. Niemand soll den Rheinflall wegen einer Parkgebühr nicht besuchen können. Massstab könnten ungefähr die fünf Franken für die erste Stunde sein, wie sie in Neuhausen auf der Schaffhauser Seite bezahlt werden müssen. Es ist nicht einzusehen, weshalb Zürich beim Schloss Laufen Millionen verschenkt. In Zeiten von Lü16 (*Leistungsüberprüfung 2016*) noch viel weniger als zuvor. Selbstverständlich muss für die Besucher von Kirche und Friedhof Laufen, die den gleichen Parkplatz benutzen, eine adäquate Lösung, sprich eine Gebührenbefreiung, gefunden werden. Das aber kann in der heutigen Zeit mit hochleistungsfähigen elektronischen Anlagen und automatischen Zugangskontrollen kein wirkliches Problem mehr sein.

Drei weitere Forderungen runden den Auftrag an die Regierung ab. Wir hoffen, dass diese drei weiteren Forderungen offene Türen einrennen. Nach der bisherigen Erfahrung mit der mehr als zögerlichen Politik des Immobilienamtes halten wir sie aber bewusst hier noch einmal fest: Die Sanierung der SBB-Haltestelle Laufen am Rheinflall muss den direkten behinderungsfreien Zugang zum Liftturm garantieren. Das Museum, das sich in einem vernachlässigten Zustand befindet und auch konzeptuell alles andere als überzeugt, muss dringend aufgewertet werden. Die angekündigten, weiteren Investitionen machen nur Sinn auf dem Hintergrund der längst versprochenen touristischen Gesamtkonzeption.

Kontakte mit dem Chef des Immobilienamtes (*Markus Brönnimann*) geben Anlass zu etwas Optimismus. Als Appenzeller hat er erfreulicherweise wesentlich mehr Verständnis für Randregionen als sein Vorgänger. Vor allem aber hat er erkannt, was für ein ungehobener Schatz der Tourismus am Rheinflall für den Kanton darstellt. Mit der Überweisung des Postulats stärken wir ihm den Rücken gegen andere Ämter in der Baudirektion und in der Volkswirtschaftsdirektion, die offenbar noch immer auf der Bremse stehen.

*Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim)*: Der Pfarrer von Laufen wird sich freuen, wenn jetzt dann die Kirche plötzlich überquillt, weil alle plötzlich die Kirche und den Friedhof besuchen wollen.

Nein, die Ablehnung dieses Postulates kann relativ kurz begründet werden. Das Postulat zielt allein auf die Einführung von Parkgebühren auf der Zürcher Seite des Rheinflalls ab. Alle anderen Forderungen werden oder wurden bereits erfüllt, wie der Regierungsrat bereits in seiner Antwort vom 25. März 2015 auf die Anfrage 15/2015 dargelegt

hat oder wie man auch unschwer bei einem Ortstermin feststellen kann.

Es wird wie erwähnt ein Gesamterneuerungskonzept für die Destination Schloss Laufen und Rheinfall erarbeitet. Die Wünsche 1, 2, 3 und 5 des Postulates können also bereits heute abgeschrieben werden. Das Postulat ist dann eine nicht sehr geschickte Tarnung von Forderung 4, der Einführung der unnötigen Parkgebühren, für die fast ausnahmslos mit dem Auto oder Bus anreisenden Familien, Gesellschaften und ausländischen Gästen, die auf ihrer Europareise einen Halt am Rheinfall machen. Solche Gebühren sind vehement abzulehnen.

Der Umstand, dass auf Schaffhauser horrendes Parkmieten bestehen – offenbar in Millionenhöhe, wie wir das von Herrn Späth gehört haben –, ist kein Argument eine solche familienfeindliche Abzockerei auch auf unserer Seite zu fordern. Im Gegenteil, der gebührenfreie Parkplatz ist ein Pluspunkt für die Zürcher Seite. Die Familien sollen ihren Kindern ein Glace, ein «Coci» kaufen oder sonst die Gastronomie berücksichtigen, statt ein Parkticket zu lösen und unnötigerweise die Staatskasse ohne nennenswerte Gegenleistung zu füllen.

Dass Sie auf der anderen Seite in Ihrem erbitterten oder ich würde sagen verbitterten Kampf gegen alles, was vier Räder und einen Motor hat, führen, einen solchen Vorstoss unterstützen, erstaunt nicht weiter. Dass allerdings bürgerliche Parteien da mitmachen und eine bürgerliche Regierung das auch noch entgegennehmen will, ist nicht nachvollziehbar. Wir sagen da Nein und danken auch für den Steilpass für den nächsten Wahlkampf in der Region. Danke.

*Martin Farner (FDP, Oberstammheim):* Es ist löblich, dass der Kanton in das Schloss Laufen investiert hat. Allerdings bleibt er mit seinen Massnahmen auf halbem Weg stehen.

Wenn die bisherigen Investitionen kostendeckend oder gar profitabel sein sollen, muss man den eingeschlagenen Weg zu Ende gehen. Der Rheinfall war einst eine touristische Attraktion der Sonderklasse, die Perle des Kantons Zürich. Ich weiss nicht, wann Konrad Langhart das letzte Mal am Rheinfall war. Ich war es vor einer Woche.

Statt 3 Millionen verzeichnet er heute noch 1,2 Millionen Besucher. Die Gründe dafür sind schnell ausgemacht: Schlechte Erschliessung von der SBB-Haltestelle Schloss Laufen aus, einseitiges und ungenügendes Gastronomieangebot, ein total unbefriedigendes Ticketing-System, ungepflegtes Inneres und Äusseres des Schlosses, ein kläglich bescheidenes und wenig inspirierendes Museum. An einer kürzlichen Sitzung mit dem kantonalen Immobilienamt wurde eine schnelle

Verbesserung versprochen. Wir sind gespannt, wir warten immer noch, wir hoffen immer noch.

Der Kanton Schaffhausen geht viel konsequenter ans Werk und bewirbt und bewirtschaftet den Rheinfall als seinen wesentlich besser. Der zuständige Schaffhauser Regierungsrat kümmert sich persönlich darum. Man könnte meinen, der Kanton Schaffhausen sehe sich als Besitzer des Rheinfalls. Liebe Zürcher Regierung, es genügt eben nicht, sich darauf auszuruhen, dass mit dem Schloss Laufen das grösste touristische Potenzial auf Zürcher Seite liegt, es muss auch genutzt werden.

Es braucht Tickets, die für den Zugang zu allen Teilen der Anlage gelten und an jedem Ort gelöst werden können. Tickets, die auch für die Bootsfahrt gelten nach dem Motto wie es der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) macht «Ich bin auch ein Tram». Man muss von der sanierten SBB-Haltestelle direkten Zugang zum neuen Liftturm haben. Es ist umfassende Zusammenarbeit gefragt, mit den Gemeinden, mit dem Kanton Schaffhausen, mit Zürich Tourismus. Und es braucht Geld, vor allem klug investiertes Geld. Geld für ein System, das den Namen Ticketing-System auch verdient. Geld für eine attraktive Gastronomie, die mehr als Pommes frites mit allen Sorten von Beilagen von Ketchup bis Schnitzel anbietet, Geld für die Instandstellung und Modernisierung des Museums mit zeitgemässen interaktiven Modulen.

Seit Jahren warten wir auf das von Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion versprochene Konzept Rheinfall. Wo ist es? Wann kommt es? Wie lange soll die unbefriedigende Situation am Schloss Laufen noch aufrechterhalten bleiben?

Werden nicht zeitnah die geforderten Massnahmen getroffen, sind die bisherigen Investitionen herausgeworfenes Geld für die Katz. Und das kann es definitiv nicht sein. Wir bitten Sie das Postulat zu unterstützen. Danke.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Der Rheinfall bietet ein Naturspektakel von einmaliger Güte. Es ist nicht immer gleich dramatisch, es ist eben ein Naturereignis. Mal kommt mehr, mal kommt weniger Wasser, aber es ist immer beeindruckend und schön. In der Tat ist auch der Blick von einem Aussichtspunkt in der Zürcher Berglandschaft oder vom Hirzel oder vom Uetliberg schön. Jede Kultur- und Naturlandschaft im Kanton ist einmalig und schön, und davon haben wir glücklicherweise viele, was auch ein Standortvorteil ist. Aber der Rheinfall bleibt etwas Besonderes. Diese Wucht des Wassers und dann noch die

Kombination von Naturspektakel und mittelalterlicher Baukunst, neuzeitlicher Ingenieurskunst – denken Sie an den tollen Eisenbahnviadukt –, das ist wirklich einmalig.

Ein solches Juwel zieht richtigerweise viele Menschen an, es dürfte aber auch noch mehr anziehen. Der Rheinfall zieht gelegentlich auch mich an, und ich bin bei diesem Postulat als Mitunterzeichner im Prinzip der nicht regional verankerte Besuchervertreter. Wenn wir aber Touristen von nah und fern wirklich ein echtes Erlebnis bieten wollen, braucht es auch eine vernünftige Infrastruktur und ein gutes kundenfreundliches Angebot aus einer Hand. Es braucht auch eine Besucherlenkung – sinnvollerweise Anreise mit der Bahn. Dann braucht es aber auch einen verbesserten Zugang von der S-Bahn-Haltestelle und eben auch eine vernünftige Bewirtschaftung der Parkplätze mit fairen Gebühren, Kollege Langhart.

Wenn wir jetzt darüber abstimmen, kann man noch lange sagen, ja, da ist schon vieles umgesetzt. Aber lieber Kantonsrat aus dem Stammerthal, denken Sie an das Signal, das Sie mit einem Nein möglicherweise aussenden.

Ich komme zurück zum Naturspektakel: Das Naturspektakel ist gratis, aber das darum herum kostet. Das Darumherum belastet also entweder fälschlicherweise den Steuerzahler oder richtigerweise den Besucher, der die Infrastruktur nachfragt und nutzt.

Für eine echte Aufwertung des Naturspektakels braucht es also eine Gesamtplanung, auch mit den Partnern auf der anderen Seite des Rheins. Und für eine echte Aufwertung braucht es dieses Postulat, auch mit den Partnern auf der anderen Seite dieses Rats.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* «Wer A sagt, der muss nicht B sagen. Er kann auch erkennen, dass A falsch war.» Um etwas als falsch zu erkennen, muss man aber primär die Sache, um die es geht, auch kennen.

Bei den Postulanten scheint dies der Fall zu sein, da sie sich nicht erst seit gestern mit diesem Thema befassen. Aber so wie es scheint, haben sie schon viel Wasser in den Rhein getragen. Denn tatsächlich gibt es beim Rheinfall schon länger Ungereimtheiten. Der Rückgang der Besucherzahlen zeigt dies deutlich. Da ist zum Beispiel der Kantonligeist, der ein gemeinsames Ticketsystem oder eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung verhindert. Dort verschenken wir gerne Geld, aber auf dem Zürichsee ärgern wir die Passagiere mit einem Zuschlag. Nötige Sanierungen nicht auszuführen, ist der Attraktivität dieser beliebten Reisedestination zudem ebenfalls nicht förderlich. Letztlich

geht es nicht mehr und nicht weniger als um die Wertschöpfung. Die ist ungenügend und das wiederum verhindert einen sachgerechten Unterhalt, der für die Bauten und auch den Schutz der Umwelt nötig wäre.

Der Regierungsrat hat eigentlich bereits seine Absicht bekundet, eine Gesamtplanung der Tourismusdestination Schloss Laufen durchzuführen. Das kann nur begrüsst werden, wenn er es denn ernst meint.

Und angesichts dessen, dass der Rheinfall jährlich über eine Million Besucherinnen und Besucher anzieht, sind die damit im Zusammenhang stehenden nötigen Investitionen zumindest prüfenswert.

Ob wir dann C sagen, wenn der Regierungsrat B gesagt hat, müssen wir jetzt noch nicht entscheiden. Aber wie dieses B genau aussieht, möchten wir schon wissen. Die EVP begrüsst darum eine Überweisung dieses Postulates.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Der Rheinfall ist eine der grössten Tourismusattraktionen in unserem Kanton, wenn nicht sogar in der Schweiz. Dementsprechend verdient er und auch seine Zugänglichkeit eine entsprechende Wertschätzung und Zuwendung. Dazu gehört zum Beispiel der im Postulat geforderte einfache Zugang zum Liftturm sowie ein zeitgemässes Ticketing- und Parkplatzregime.

Da ja offenbar der Kanton, wie er in seiner Antwort auf die Anfrage 15/2015 verdeutlicht hat, nicht allzu viel Lust hat, in irgendeiner Form hier tätig zu werden, ist dieses Postulat und die Aufforderung, hier etwas zu unternehmen, folgerichtig. Dabei hätte der Rheinfall auch neben den im Postulat erwähnten Punkten viel Entwicklungspotenzial. Auf jeden Fall wird sich die Alternative Liste diesem Wunsch anschliessen und dieses Postulat entsprechend überweisen.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Passend zum Titel des Postulates möchte ich Bertolt Brecht (*deutscher Dramatiker*) zitieren: «Wer A sagt, muss nicht B sagen, er kann auch erkennen, dass A falsch war.» In der Vergangenheit wurde schon sehr viel Geld ins Schloss Laufen investiert. Man kann auch sagen hineingebuttert, wenn man hört, dass das Schloss Laufen nach wie vor nicht wirklich saniert ist.

Die EDU glaubt nicht, dass der Kanton die Kompetenz hat, dass vom Postulat geforderte Gesamtkonzept wirtschaftlich zu realisieren. Wirtschaftlich bedeutet hier, dass die Investitionen sich selber refinanzieren und der Kanton am Rheinfall, keinen Reinform produziert. Die Gefahr von viel herausgeworfenem Geld ist beträchtlich.



Es ist verständlich, dass die Weinland-Connection nach dem Rheinfalllift nun noch mehr Wünsche erfüllt haben möchte. Für die EDU sind diese Wünsche «nice to have». Und wenn ich an das vergangene Budget und das zukünftige Budget denke, ist es erstaunlich, dass auch Sparparteien hier bei diesen Forderungen an Bord sind. Beim Budgetprozess sind es dann plötzlich wieder andere Prioritäten.

Die EDU wird das Postulat aus den besagten Gründen nicht unterstützen. Danke.

*Ivo Koller (BDP, Uster):* Die Webseite rheinfall.ch kommt durchaus ansprechend daher und es lassen sich die für einen Touristen wichtigen Informationen innert Kürze finden. Sogar über die aktuell herabfliessende Wassermenge pro Sekunde wird man informiert. Was den Internetauftritt angeht spricht ausser der nichtaktualisierten Webcam nicht viel gegen einen gelegentlichen Besuch.

Aber klar, besser werden kann man immer, insbesondere was die Infrastruktur angeht. Und hier wollen die Postulanten ja auch ansetzen und den grössten Wasserfall Europas noch attraktiver machen.

Als Oberländer, der sich nicht jeden Tag am Rheinfall aufhält, masse ich mir es nicht an, etwas zum Zustand der Küche des Schlosses Laufen zu sagen. Sollte die Küche und die übrigen aufgeführten Punkte nicht mehr zeitgemäss sein, würde aus unserer Sicht nichts gegen eine Investition sprechen.

Bei Punkt 4 des Postulats müssen wir jedoch die Stirn runzeln. Für uns ist es schleierhaft, wie die Postulanten gebührenpflichtige Parkplätze mit einer Attraktivitätssteigerung gleichsetzen können. Es ist doch eigentlich gerade das Gegenteil der Fall. Das wissen auch die Postulanten. Selbstverständlich lässt sich über die Einführung einer Gebührenpflicht diskutieren, weil erstens die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen etwas kostet und dadurch auch wichtige Einnahmen generiert werden können. Für einige Touristen ist aber vielleicht gerade dieser Punkt ausschlaggebend, weshalb sie die Zürcher und nicht die Schaffhauser Seite besuchen. Es wäre sicherlich sinnvoll, wenn beide Kantone die Parkplatzthematik zumindest einheitlich regeln würden.

Die BDP unterstützt das Postulat, weil wenig dagegen spricht und damit weitergehende Überlegungen zu einem attraktiven Rheinfall angeregt werden. Besten Dank.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Die Position der SVP ist ja bekannt: Man will Investitionen in die Infrastruktur, aber wenn es um

die Einnahmen geht, die man beispielsweise mit der Bewirtschaftung von Parkplätzen generieren könnte, ist das dann pfui. Ausgaben, Ja, entsprechende Einnahmen, Nein. Das ist Ihre Finanzpolitik, die kennen wir, sie ist nicht schlüssig.

Nun, aus Weinländer Optik mag es ein Topthema sein. Es wurde mehrfach betont, dass der Schaffhauser Regierungsrat da Einsitz nimmt. Ich bezweifle jetzt, dass es ein derartiges Topthema ist, dass der Zürcher Regierungsrat auch Einsitz nehmen müsste. Fakt ist aber, und das muss man schon sehen, dass die Schaffhauser sehr viel geschickter darin sind, die Besucher nachher nach Schaffhausen zu locken. Die, die den Rhein herauf und herunter fahren, beklagen sich beispielsweise dass die Schaffhauser es sehr geschickt anstellen, dass der Rheinfluss mit dem Besuch der Stadt Schaffhausen kombiniert wird und dass diese Besucher dann auch in Schaffhausen bleiben, sodass für die anderen nur Brosamen übrig bleiben. Da denke ich, kann man sich beim Kanton Zürich schon dafür einsetzen, dass da eine bessere und ganzheitlichere Vermarktung stattfindet, damit auch die unterhalb und oberhalb etwas davon haben.

*Roger Liebi (SVP, Zürich):* Ich freue mich. Ich freue ich mich wirklich, denn endlich setzen Grüne und Rote aufs Auto. Sie brauchen offensichtlich das Auto, um das Schloss Laufen zu renovieren und im Stand zu halten und den Rheinfluss weiterhin attraktiv zu halten. Alles, was wir heute gehört haben, spricht fürs Auto. Das ist doch eine erfreuliche Geschichte, denn ohne das würde es offensichtlich nicht gehen. Also ohne Auto kein Rheinfluss, wenn ich das so kurz übersetzen darf. Das finde ich doch eine sehr interessante Feststellung am heutigen Morgen.

Aber ich habe noch einen zweiten Punkt. Es sind ja heute nicht nur die Roten und Grünen da drin, es ist natürlich jetzt auch die FDP gemeint: Meine Damen und Herren von der FDP, Sie dürfen sicherlich von mir gehört haben, dass ich mich für Sie interessiere und dass ich viele Aspekte, vor allem wirtschaftliche, mit Ihnen teile. So teile ich mit Ihnen auch insbesondere Ihr Positionspapier «Finanz- und Steuerpolitik» vom 20. April 2017. Damit Sie auch wissen, was da drin steht, denn offenbar wissen Sie es nicht, zitiere ich Ihnen, was da drin steht: «Es ist sicherzustellen, dass der kantonale Finanzhaushalt» – und da drin ist ja offenbar auch das Schloss Laufen enthalten – «mittelfristig ausgeglichen ist.» Und dann kommt als wichtiger Nachsatz, «und zwar ohne Steuererhöhungen und höhere Gebühren». Ich meine, was sind Ihre Papiere wert, wenn Sie im gleichen Atemzug, damit Sie irgend-

wie Einnahmen generieren können, aus den Gründen, die wir heute gehört haben, auf einmal Gebühren einführen wollen? Das kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen. Und es ist auch keine ehrliche Politik. Das ist ein Positionspapier, das ist nicht irgendeine kleine Datei, die irgendjemand herausgegeben hat. Es ist das Positionspapier Ihrer Partei zur Finanz- und Steuerpolitik. Und da steht das explizit drin, «und zwar ohne Steuererhöhungen und höhere Gebühren». Aber wenn es da gerade so ankommt und es einem passt, dann kann natürlich jedes Positionspapier über den Haufen geworfen werden. Es wäre mir schon noch recht, wenn mindestens ein paar von Ihnen darüber nachdenken und auch jetzt gemäss dem eigenen, Ihrem eigenen Positionspapier hier drin abstimmen. Vielen Dank.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 64 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 320/2015 an den Regierungsrat zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **Verschiedenes**

#### *Rücktrittserklärungen*

#### ***Gesuch um Rücktritt aus dem EKZ-Verwaltungsrat von Martin Mossdorf, Bülach***

*Ratssekretär Roman Schmid verliest das Rücktrittsgesuch:* «Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren

Ich teile Ihnen mit, dass ich altershalber per 31. Dezember 2017 aus dem Verwaltungsrat der EKZ austreten werde. Ich danke Ihnen für das langjährige Vertrauen und wünsche den EKZ weiterhin viel Erfolg. Freundliche Grüsse, Martin Mossdorf»

*Ratspräsidentin Karin Egli:* EKZ-Verwaltungsrat Martin Mossdorf ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über

dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind.

Das ist der Fall. Der Rücktritt per 31. Dezember 2017 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

*Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Klare Rahmenbedingungen für Pilotprojekte von regionalen Stromnetzwerken mit Blockchain-Technologie**  
Postulat *Michael Zeugin (GLP, Winterthur)*
- **Bezirksgericht als professionelle Beschwerdeinstanz für alle KESB-Entscheide**  
Parlamentarische Initiative *Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)*
- **Überprüfung religiöser Privatschulen**  
Anfrage *Markus Bischoff (AL, Zürich)*
- **Notfallmässiger Start um 04.30 Uhr**  
Anfrage *Michèle Dünki (SP, Glattfelden)*
- **Beleuchtung von Untiefen und Hindernissen auf dem Zürichsee**  
Anfrage *Christian Hurter (SVP, Uetikon a. S.)*
- **Bestattungsverordnung**  
Anfrage *Markus Bischoff (AL, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 11.40 Uhr

Zürich, den 4. September 2017

Der Protokollführer:  
Daniel Bitterli

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 9. September 2017.