



19. Sitzung, Montag, 26. September 2011, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 1159*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 1159*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 1159*
- Rückzug zweier Vorstösse *Seite 1159*
- Nachruf..... *Seite 1160*

2. Einführung eines kantonalen Jugendparlaments

Motion von Andreas Wolf (Grüne, Dietikon), Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) und Regula Kaeser (Grüne, Kloten) vom 7. März 2011

KR-Nr. **69/2011**, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung..... *Seite 1161*

3. Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verwendung von Geldern aus dem Lotteriefonds

Motion der Finanzkommission vom 21. März 2011

KR-Nr. **101/2011**, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung..... *Seite 1161*

4. Bericht «Koordinationsgruppe Jugendgewalt»

Postulat von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) und Leila Feit (FDP, Zürich) vom 2. Mai 2011

KR-Nr. **146/2011**, Entgegennahme, keine materielle
Behandlung..... *Seite 1161*

5. Unterstützung von Biogasanlagen ohne Kosubstrat mit Fördermitteln aus dem Rahmenkredit nach § 16 EnG

Postulat von Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. 153/2011, Entgegennahme, keine materielle Behandlung Seite 1162

6. Unterstützung Photovoltaik aus dem Rahmenkredit § 16 EnG

Postulat von Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur), Max Homberger (Grüne, Wetzikon) und Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. 155/2011, Entgegennahme, keine materielle Behandlung Seite 1162

7. Deckung des Energiebedarfs kantonaler Liegenschaften mit erneuerbaren Energien nach einem Umbau

Postulat von Heidi Bucher (Grüne, Zürich), Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Urs Hans (Grüne, Turbenthal) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. 156/2011, Entgegennahme, keine materielle Behandlung Seite 1163

8. Weniger Bürokratie für Apothekerinnen und Apotheker

Postulat von Lorenz Schmid (CVP, Männedorf), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 20. Juni 2011

KR-Nr. 174/2011, Entgegennahme, keine materielle Behandlung Seite 1164

9. Rückzug des Rahmengesuchs der AXPO für ein neues AKW

Dringliches Postulat von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 11. Juli 2011
 KR-Nr. 201/2011, RRB-Nr. 1070/6. September 2011
 (Stellungnahme) Seite 1164

10. Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2010

Antrag der Geschäftsleitung vom 1. September 2011
 KR-Nr. 251/2011 Seite 1173

11. Tätigkeitsbericht des Ombudsmanns über das Jahr 2010

Antrag der Geschäftsleitung vom 22. September 2011
 KR-Nr. 252/2011 Seite 1176

12. Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson

Antrag der Redaktionskommission vom 6. Juni 2011
 KR-Nr. 231b/2010 Seite 1178

13. Strassengesetz (StrG)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4674a**
 (Fortsetzung der Detailberatung vom 19. September 2011) Seite 1180

14. Änderung des Strassengesetzes (Reduzierte Debatte)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2008 zur Behördeninitiative KR-Nr. 145/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4494** Seite 1212

15. Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2008 zur Behördeninitiative KR-Nr. 144/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4493** Seite 1213

16. Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 bei der Wiedereröffnung der vierspurigen Autobahn (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. Januar 2011 zum Postulat KR-Nr. 385/2009 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 28. Juni 2011 **4765** ... Seite 1214

17. Verdoppelung des «Lärmfünflibers»

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 25. August 2008
KR-Nr. **277/2008**, RRB-Nr. 1891/3. Dezember 2008 (Stellungnahme)..... Seite 1220

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der Grünen und AL zur Budget- und Steuerdiskussion*..... Seite 1193

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf vier Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [193/2011](#), Verhalten des Kantons Zürich nach der Vernichtung von Volksvermögen durch die Nationalbank
Claudio Zanetti (SVP, Zollikon)
- KR-Nr. [191/2011](#), Stoppt den Untergang der handwerklichen Berufslehre
Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)
- KR-Nr. [192/2011](#), Nutzung von Geothermie
Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)
- KR-Nr. [177/2011](#), Wiederbesetzung Lehrstuhl Naturheilkunde Universität Zürich
Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Einführungsgesetz zum Kindes- und Erwachsenenschutz (EG KESR)**
Vorlage [4830](#)

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Kantonale Volksinitiative zum Erhalt der landwirtschaftlich und ökologisch wertvollen Flächen (Kulturlandinitiative)**
Vorlage [4833](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 17. Sitzung vom 12. September 2011, 8.15 Uhr

Rückzug zweier Vorstösse

Ratspräsident Jürg Trachsel: Im Weiteren mache ich bekannt, dass das heutige Traktandum 66 – das ist die Motion [347/2010](#) von Tho-

mas Wirth – und das heutige Traktandum 58, das Dringliche Postulat [203/2011](#) von Beatrix Frey, zurückgezogen sind.

Nachruf

Ratspräsident Jürg Trachsel: In der vergangenen Woche hat uns eine Todesnachricht erreicht. Unser heutiges Gedenken gilt jedoch nicht einem früheren Mitglied dieses Rates, sondern einem markanten ehemaligen Repräsentanten der vierten Gewalt hier in unserem Kanton, nämlich der Presse:

Martin Neuenschwander, langjähriger Kantonsratsberichterstatter für die Neue Zürcher Zeitung, ist am 15. September nach kurzer schwerer Krankheit im 76. Lebensjahr verstorben. Der promovierte Germanist hat den kantonsrätlichen Betrieb ab 1979 während mehr als zwei Jahrzehnten aufmerksam und fundiert begleitet. Das journalistische Wirken des gebürtigen Berners, der als langjähriger Gesundheits- und Finanzvorstand seiner Heimatgemeinde Küsnacht auch selber ein öffentliches Amt bekleidete, war von einer eindrucklichen politischen Loyalität und einem lange gewachsenen Respekt vor den kantonalen Institutionen geprägt.

Mit der ihm eigenen fachlichen Fundierung und Gewissenhaftigkeit hat Martin Neuenschwander bis hin zu seiner Pensionierung im Jahr 2000 die vielfältigsten thematischen Felder dieses Parlaments in einer präzisen Sprache an die geneigte Leserschaft der NZZ getragen. Mit besonderer Hingabe beleuchtete der ältere Bruder der 1997 im Amt verstorbenen EVP-Kantonsrätin Susanne Huggel-Neuenschwander die zürcherische Raumplanungs-, Verkehrs- und vor allem Gesundheitspolitik. Auch aufgrund seines frohen und zugleich gediegenen Wesens war Martin Neuenschwander hier in diesem Saal ein besonders geachteter und entsprechend gern gesehener Partner.

Während unserer heutigen Nachmittagssitzung wird er nun in der reformierten Kirche von Küsnacht für immer verabschiedet. Die letzte Ruhestätte wird Martin Neuenschwander gleichenorts auf dem Friedhof «Dorf» finden.

In grosser Wertschätzung erinnern wir uns an den ausdauernden Einsatz des Verstorbenen zugunsten einer hochstehenden Vermittlung der kantonalzürcherischen Politik. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

2. Einführung eines kantonalen Jugendparlaments

Motion von Andreas Wolf (Grüne, Dietikon), Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) und Regula Kaeser (Grüne, Kloten) vom 7. März 2011

KR-Nr. [69/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Die FDP-Fraktion verlangt die Diskussion. Danke.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Martin Farner hat Nichtüberweisung beantragt. Somit bleibt die Motion auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

3. Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verwendung von Geldern des Lotteriefonds

Motion der Finanzkommission vom 21. März 2011

KR-Nr. [101/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Die Motion 101/2011 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Bericht «Koordinationsgruppe Jugendgewalt»

Postulat von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) und Leila Feit (FDP, Zürich) vom 2. Mai 2011

KR-Nr. [146/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

5. Unterstützung von Biogasanlagen ohne Kosubstrat mit Fördermitteln aus dem Rahmenkredit nach § 16 EnG

Postulat von Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 30. Mai 2011
KR-Nr. [153/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Hanspeter Haug beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

6. Unterstützung Photovoltaik aus dem Rahmenkredit § 16 EnG

Postulat von Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur), Max Homberger (Grüne, Wetzikon): und Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) vom 30. Mai 2011
KR-Nr. [155/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Orlando Wyss verlangt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

7. Deckung des Energiebedarfs kantonaler Liegenschaften mit erneuerbaren Energien nach einem Umbau

Postulat von Heidi Bucher (Grüne, Zürich), Regula Kaeser (Grüne, Kloten) und Urs Hans (Grüne, Turbenthal) vom 30. Mai 2011

KR-Nr. [156/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

8. Weniger Bürokratie für Apothekerinnen und Apotheker

Postulat von Lorenz Schmid (CVP, Männedorf), Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) und Esther Guyer (Grüne, Zürich) vom 20. Juni 2011

KR-Nr. [174/2011](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 174/2011 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Rückzug des Rahmengesuchs der AXPO für ein neues AKW

Dringliches Postulat von *Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau) und Patrick Hächler (CVP, Gossau)* vom 11. Juli 2011

KR-Nr. [201/2011](#), RRB-Nr. 1070/6. September 2011

Das dringliche Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, sich Kraft seiner Vertretung in den Verwaltungsräten und als Aktionär der AXPO und der EKZ für den Rückzug des am 4. Dezember 2008 eingereichten Rahmengesuchs der AXPO für den Ersatz ihrer AKWs Mühleberg und Beznau einzusetzen.

Begründung:

Am 4. Dezember 2008 hat der Stromkonzern AXPO zusammen mit der BKW beim Bund ein Rahmenbewilligungsgesuch für den Ersatz ihrer AKWs in Mühleberg und Beznau eingereicht. Das energiepolitische Umfeld erlaubte damals die Einreichung eines solchen Gesuchs, insbesondere weil damals noch offen war, ob die Schweiz weiter auf die Option Atomkraftwerke oder gemäss Szenario IV des Bundesamtes für Energie auf Effizienzsteigerungen und Erneuerbare setzt.

Nach der riesigen Katastrophe in Fukushima mit ihren wohl noch lange nicht abschätzbaren und äusserst lange andauernden Folgen findet

nun in der Energiepolitik der Schweiz ein grosses Umdenken statt. Anfang Juni 2011 hat der Nationalrat entschieden, aus der Atomkraft auszusteigen und langfristig definitiv auf Erneuerbare und Effizienzsteigerungsmassnahmen zu setzen. Dieser Entscheid ist politisch breit abgestützt und mit einem sehr vernünftigen Zeithorizont versehen. Als nächsten Schritt erarbeitet der Bund nun konkrete Vorschläge zur Umsetzung dieser Strategie.

In diesem Zusammenhang steht das immer noch eingereichte Rahmengesuch der AXPO für den Bau neuer AKWs völlig quer in der Landschaft. Für den Kanton Zürich, als grössten Aktionär der AXPO, ergibt sich hier also dringender Handlungsbedarf. Der Kanton könnte und sollte ein klares Zeichen setzen, dass er nicht weiter an der Option AKW festhalten will und als Vorreiter Erneuerbare und Effizienzsteigerungen fördert. In diversen Bereichen ist der Kanton ja hier bereits an vorderster Front dabei. Der Regierungsrat soll sich kraft seiner Vertretung in den Verwaltungsräten der EKZ und der AXPO für den Rückzug des Rahmengesuches einsetzen. Der Kanton Zürich hält direkt 18,342% der Aktien der AXPO. Über die EKZ kontrolliert er weitere 18,410% der Aktien. Dies macht zusammen mehr als ein Drittel der Aktien der AXPO und der Einfluss und die Vorreiterrolle ist damit klar ausgewiesen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 22. August 2011 dringlich erklärt.

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

Die Sistierung der Rahmenbewilligungsgesuche für neue Kernkraftwerke durch die Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 14. März 2011 gibt Raum für eine breite Diskussion über die zukünftige Elektrizitätsversorgung in der Schweiz. Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat dem Parlament bis Anfang 2013 eine Botschaft mit entsprechenden Verfassungs- oder Gesetzesänderungen vorlegt. Es wird weiter erwartet, dass sich 2015 die Schweizer Stimmberechtigten dazu äussern werden. Die Frage der weiteren Nutzung der Kernkraft für die Elektrizitätsversorgung in der Schweiz wird somit voraussichtlich von diesen entschieden. Die Klärung dieser Frage durch die Schweizer Stimmberechtigten begrüsst der Regierungsrat und er erwartet, dass der Bund dafür vollständige und umfassende Entscheidungsgrundlagen vorlegen wird. Insbesondere soll dargelegt werden, mit welchen Massnahmen der Bund die

Elektrizitätsversorgung sicherzustellen gedenkt, nachdem der Bundesrat am 25. Mai 2011 seine 2007 beschlossene Strategie, die ausdrücklich den Ersatz der älteren Kernkraftwerke durch neue vorsah, grundlegend änderte und die Kernkraft als dafür nutzbare Technologie ausschloss.

Wie bereits im Schreiben des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 29. Juni 2011 betreffend Rückzug des Energieplanungsberichts 2010 festgehalten, werden die Auswirkungen einer neuen Energiepolitik des Bundes weitreichend sein. Es ist nun zu prüfen, welche Auswirkungen die bisherigen Beschlüsse des Bundes auf den Kanton haben werden. Dazu sind einerseits eigene Analysen, andererseits auch die Mitarbeit bei der Massnahmenplanung beim Bund unabdingbar. Das Augenmerk ist nicht nur auf den Zeithorizont 2050 auszurichten, sondern insbesondere auf die kritischen Jahre um 2025, wenn die älteren Kernkraftwerke voraussichtlich vom Netz genommen sein werden. Angesichts der neuen Entscheidungen auf Bundesebene muss auch die energiepolitische Haltung des Kantons geprüft und neu formuliert werden. Die offenen Fragen für den Kanton Zürich werden bis Ende 2012 geklärt und die energiepolitische Haltung in einem Energieplanungsbericht (Energieplanungsbericht 2012) festgelegt. Der Energieplanungsbericht 2012 berücksichtigt dabei die Arbeiten auf Bundesstufe zur Botschaft des Bundesrates. Der Entscheid, ob das Rahmenbewilligungsgesuch zurückzuziehen ist, wird sich damit auf klarer Grundlage fällen lassen. Der Energieplanungsbericht 2012 wird dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden. Ein Rückzug der Rahmenbewilligungsgesuche vor dem Vorliegen weiterer Entscheidungsgrundlagen auf Bundesebene, ist zurzeit auch nicht notwendig, da die Rahmenbewilligungsgesuche bis auf Weiteres sistiert bleiben.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass ein Postulat lediglich einen Prüfauftrag enthalten kann (Art. 22 Abs. 2 Kantonsratsgesetz, LS 171.1).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 201/2011 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Rat hat das Postulat am 22. August 2011 für dringlich erklärt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Gemäss Paragraph 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Nachdem ich nun fast zwei Wochen komplett ausgefallen bin, darf ich nun schon wieder sprechen, ich gebe zu, ein etwas mulmiges Gefühl. Zuerst bin ich allerdings einmal froh, wieder vertikal statt horizontal unterwegs zu sein. Nun aber zur Sache.

Mit grossem Interesse habe ich die Antwort des Regierungsrates auf unser dringliches Postulat erwartet und gelesen. Und ich gebe zu: Ich war ziemlich enttäuscht, auch beim zweiten Mal Lesen. Ich habe den Eindruck, der Regierungsrat kurvt mit aller Mühe um den heissen Brei herum und versucht tunlichst zu vermeiden, irgendeine klare Position zu beziehen. Gehört dies zum Wesen oder ist es Angst vor einer klaren Strategie?

Zur Erinnerung: Aktuell findet in der Schweiz in der Energiepolitik nicht nur eine heftige Debatte, sondern eine extreme Richtungsänderung statt – zum Glück –, ein Umdenken in Richtung Effizienz und Erneuerbare nach der grossen Katastrophe in Fukushima. Im Juni 2011 hat der Nationalrat auf Antrag des Bundesrates entschieden, aus der Atomkraft auszusteigen. Der Ständerat zieht jetzt nach, ich gebe zu, mit einer sehr unverständlichen, komischen Option von sogenannten sicheren Atomkraftwerken. Bei der Diskussion über diese sicheren Optionen dreht es mir als diplomierte Physiker ETH jeweils den Magen, wenn ich höre, wie gewisse Politiker und Lobbyisten physikalische Grundgesetze abändern wollen, ähnlich, wie wenn sie bewirken wollten, dass ein Glas Wasser, wenn ich es in der Hand halte und dann loslasse, nicht auf den Boden fällt, sondern in der Luft stehen bleibt. Im Übrigen sind auch diese Gesuche betreffend alter AKWs aus diesem Blickwinkel überholt.

In diesem Zusammenhang steht also das immer noch eingereichte Rahmengesuch der AXPO für den Bau dieser alten AKWs gemäss alter Technologie völlig quer in der Landschaft, auch wenn es gemäss Aussagen der Regierung nun sogenannten sistiert ist. Das Problem liegt doch darin, dass auch ein sistiertes Gesuch in vielen Hinterköpfen immer noch als Option, als Ausweg, als Hintertür offenbleibt. Wir müssen jetzt endlich konsequent auf Erneuerbare setzen und alle unsere Ressourcen – Brain und Cash – in diese zukunftsgerichtete Richtung lenken und investieren. Wir müssen auch in der Energiepolitik mit unseren Finanzen effizienter und haushälterischer umgehen, wie

wir dies in vielen Bereichen tun. Aktuell läuft diese Planung immer noch, basierend auf diesem Rahmengesuch, und kostet Geld.

Ich sage es gern noch einmal: Wir können jeden Franken nur einmal investieren. Und je rascher wir die Investitionen in die richtige Richtung lenken, desto wirksamer und effizienter sind sie. Richtig heisst eben: Effizienz und Erneuerbare und damit Innovation und Wettbewerbsfähigkeit und konkrete Arbeitsplätze in der Schweiz statt Milliarden für Uran-Konzerne irgendwo auf der Welt. Es ist mir wirklich unverständlich, wie all die Kreise, die Swissness immer über alles heben, keine Mühe damit haben, jedes Jahr Milliarden von Schweizer Franken in zum Teil dubiose Staaten zu verschieben, statt sie in der Schweiz zu investieren.

Wie Sie weiter wissen, ziehen aufgrund der internationalen Wirtschaftslage für den Finanz- und Werkplatz Schweiz einmal mehr dunkle Wolken auf. Allenthalben wird über sehr Grundsätzliches unserer Gesellschaft diskutiert. Sogar die Amerikaner fragen sich nun, wie sie ihre Wirtschaft ankuppeln könnten, Arbeitsplätze schaffen und wieder konkurrenzfähig werden angesichts riesiger Schuldenberge. Und Sie werden staunen, auch die Amerikaner finden heraus, dass sie in grüne Technologien, effizienzsteigernde Infrastrukturausgaben und in Cleantech investieren müssen, weil dort extremes Export- und auch Heimmarktpotenzial drinsteckt. Sie können sich entscheiden: Entweder tun Sie es wie der Regierungsrat, der hier erst einmal etwas zuschauen will und – das ist meine Behauptung – irgendwann zurückschaut und merkt, welche Chancen er hier verpasst hat. Sie können dann warten auf einen Energieplanungsbericht, der irgendwann kommt und vielleicht wieder sehr vieles offenlässt. Oder Sie können, wie wir es vorschlagen, moderat, aber zügig und konsequent in die richtige Richtung gehen. Der Regierungsrat hätte die Kraft, sich mit seiner Vertretung in den Verwaltungsräten der EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) und der Axpo für den Rückzug des Rahmengesuchs einzusetzen. Der Kanton Zürich hält direkt 18,3 Prozent der Aktien der AXPO. Über die EKZ kontrolliert er weitere 18,4 Prozent. Dies macht zusammen mehr als ein Drittel der Aktien der AXPO aus, und der Einfluss und die Vorreiterrolle sind damit klar ausgewiesen. Andere Kantone und Aktionäre würden garantiert mit- respektive nachziehen.

Ich bitte Sie, trotz oder vielleicht auch wegen der Wahlen – so genau kann ich das ja nicht steuern –, ein klares Zeichen zu setzen und dieses Rahmengesuch definitiv zurückzuziehen. Wir brauchen diese Op-

tion wirklich nicht mehr. Sie kostet uns nur Geld und lenkt Ressourcen in die falsche Richtung. In diesem Sinne bitte ich Sie, dieses Postulat zu unterstützen.

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon): Vorweg, die SVP-Fraktion wird – wie bereits die Dringlichkeit – nun auch das Postulat nicht unterstützen. Bereits die Dringlichkeit, auch wenn zustande gekommen, strapazierte mit diesem eigentlich absolut sinnlosen, aber sehr wohl populistischen Postulat den Ratsbetrieb. Eigentlich wurde bereits bei der Debatte zur Dringlichkeit vom 21. August 2011 alles zum Postulat gesagt, was nun auch in der Antwort der Regierung aufgezeigt wird. Seit dieser Zeit sind keine neuen Erkenntnisse hinzugekommen, womit das erwähnte Rahmengesuch aufgrund der Sistierung beim Bund bis auf Weiteres auf Eis liegt und das Postulat sozusagen hinfällig macht. Bis auf Weiteres liegen auch die Szenarien zur sogenannten Energiewende auf Eis, sind noch nicht genügend ausgearbeitet, also bei Weitem noch nicht spruchreif, geschweige denn reif für eine fundierte Debatte in welchem Rat auch immer.

Der grosse Wurf in der Energiepolitik ohne die praktisch CO₂-freie Kernenergie lässt also auf sich warten. Und so kommt es auch, dass ich zusammen mit meiner Fraktion gespannt auf den Energieplanungsbericht 2012, wie er von der Regierung angekündigt wurde, warten werde. Zudem bin ich natürlich auch sehr gespannt, welche Entscheidungsgrundlagen der Bund für seine Botschaft zum Thema zu Hilfe nehmen wird. Denn so schnell ist die bevorstehende und sicherzustellende Energielücke mit alternativen Energien wohl nicht erhältlich. Wir werden sehen, wohin die energiepolitische Reise gehen wird. Doch die Schweiz, allein betrachtet, wird in der globalen Energiepolitik wohl oder übel nur eine sehr marginale Rolle spielen können, egal wie wir uns entscheiden werden.

Aufgrund dieser Tatsachen wird die SVP-Fraktion das dringliche Postulat nicht überweisen und ich hoffe, Sie werden dasselbe tun. Ansonsten wären weitere pendente sistierte Gesuche beim Bund ja auch noch hängig, wobei ich mich natürlich dafür aussprechen würde, diese zurückzuziehen. Ich denke da vor allem an das Beitrittsgesuch der EU. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich muss ja häufig mit dem Bundesamt für Energie verhandeln, vorsprechen, Ideen entwickeln. Seit Juni dieses Jahres gibt es aber ein neues Thema im Bundesamt für Energie und das nennt sich «Post Fuk». Unter «Post Fuk», unter diesem Thema, welches alle Abteilungen des Bundesamtes für Energie betrifft, um einerseits eine Strategie zum atomaren Ausstieg zu entwickeln, andererseits Analysen zu erstellen und drittens das ganze Regelwerk der Gesetze und Verordnungen neu aufzugleisen, das wir nächstes Jahr im Rahmen einer Botschaft bekommen, worauf wir 2014 hoffentlich mit einer ganzen Serie neuer Gesetze auf Bundesebene konfrontiert sind.

«Post Fuk» darf aber nicht nur auf Bundesebene passieren. Es muss sich auch in den grossen Kantonen widerspiegeln und es muss sich auch hier in unserer Verantwortung als Kanton, aber auch als Mitbesitzerinnen/Mitbesitzer der Axpo niederschlagen. Das Rahmengesuch für die zwei AKWs wurde in einem Zustand gestellt, als man noch eine ganz andere Risikowahrnehmung hatte und eine ganz andere Vorstellung, was Energie im Rahmen der Kernenergie heissen soll und heisst.

Ein altes Gesuch einfach auf Eis zu legen, kann es nicht sein. Egal, wie die Gesetzgebung 2014 rauskommt, es wird anders sein als dazumal, als das Rahmengesuch eingereicht wurde. Das heisst: Entweder müsste es Nachbesserungen geben oder man müsste wiederum das Gesuch neu zurückziehen, weil es, ganz deutlich gesagt, keine Kernenergie oder Atomenergie mehr gibt. Warum halten wir sozusagen an dieser Sistierung eines Alten fest? Nein, wenn wir überhaupt noch in Richtung Kernenergie oder Atomenergie gehen müssten, dann passierte das unter ganz anderen Bedingungen und müsste von dem her ganz anders eingereicht werden. Also, der einzige Grund, warum ich mir überhaupt vorstellen kann, dass der Regierungsrat unbedingt dieses Papier in Bern haben will, hat vermutlich eher mit Gesichtsverlust zu tun und halt mit dem Gedankengut, dass «Post Fuk» noch nicht im Kanton Zürich angekommen ist, und dass wir hier nicht den Mut haben, wirklich einen neuen Weg einzuschlagen.

Wir behindern nicht nur das Denken, wir behindern auch unsere Wirtschaft. Es ist nur richtig, dass wir heute dieses Rahmengesuch der beiden AKWs zurückziehen, und es ist nur richtig, dass wir heute auch deutlich sagen, wo die Energiepolitik weitergeht. Und, geschätzter Stefan Krebs, ich warte nicht auf den Energiebericht 2012, ich warte immer noch auf den korrekten Energieplanungsbericht 2010.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Es gibt Fragen, zu denen es nur ein Ja oder ein Nein als Antwort gibt. Es muss doch nicht auf den Entscheid aus Bern gewartet werden, um Klarheit darüber zu haben, ob das Rahmengesuch zurückgezogen werden soll oder nicht und welche Stromversorgung wir für die Zukunft anstreben. Das Rahmengesuch muss jetzt zurückgezogen werden, damit wir klare Rahmenbedingungen haben, um einen zukunftsgerichteten Energieplanungsbericht zu erhalten. Die Fraktion der Grünen und AL bittet Sie daher, das Postulat zu überweisen.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Der Regierungsrat will das dringliche Postulat nicht überwiesen erhalten. Das mag formal halbwegs verständlich sein, immerhin hat Bundesrätin Doris Leuthard die Rahmengesuche sistiert. Materiell sind aber durch den Kanton Zürich noch einige Schritte nötig. Die Denkarbeit im Sinne des Postulates muss für den überfälligen Energieplanungsbericht ohnehin geleistet werden. Dabei ist auch ein Entscheid nötig: Das Gesuch für ein neues KKW muss nämlich zurückgezogen, nicht sistiert werden. In diesem Sinne ist die CVP für Überweisung des Postulates.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP ist der Meinung, dass mit der Sistierung dem Anliegen des Postulates Genüge getan wäre. Aber wir sind auch der Meinung, dass wir hier Realpolitik oder auch Signalpolitik machen können, und hier in diesem Fall ist vielleicht Signalpolitik doch eher das Wirksamere. Natürlich hat das Postulat schon einiges bewirkt, aber ein Postulat hat immer den gleichen Weg und ist eigentlich immer zum Sterben verurteilt. In dem Sinne bewirkt es, bis es wieder in dieses Haus kommt, auch sehr wenig. Aber wir wollen – ein Teil der Fraktion zumindest – hier auch etwas Druck aufsetzen, das Postulat aufrechterhalten und überweisen.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Ich war nicht unbedingt überrascht ob der Antwort der Regierung. Jedoch habe ich es als etwas einfach empfunden, wenn man sich auf die nächst höhere Instanz und andere Elemente, die wir noch gar nicht kennen, beruft. Vielmehr hätte ich etwas mehr Mut erwartet, ein klares Bekenntnis zu einer fortschrittlichen Energiepolitik. Dies würde unserem Kanton nicht nur gut anstehen, sondern es würde sicher auch für andere ein klares Zeichen

setzen. Setzen Sie durch Überweisung des Postulates heute ein klares Zeichen in die richtige Richtung, in die Richtung der Zukunft!

Regierungsrat Markus Kägi: Herr Maier (*Thomas Maier*), wir sprechen nicht um den heissen Brei herum. Sie fordern ein Umdenken bezüglich Energieeffizienz und erneuerbarer Energien. Wenn Sie alle Vorstösse, die Sie hier im Rat eingereicht haben, und die Antworten, die wir Ihnen gegeben haben, nachlesen und auch das, was wir tun, verfolgen, können Sie mir diesen Vorwurf sicher nicht machen. Wir können uns über den zeitlichen Ablauf unterhalten. Ich weiss, dass die einen das schneller möchten als die anderen. Der Regierungsrat schaut nicht einfach weg. Wir haben Ihnen hier drin klar gesagt, wir werden 2012 den Energiebericht, den wir zurückgezogen haben, unter der neuen Prämisse vorstellen. Das braucht auch seine Zeit. Es braucht vor allem das Commitment der eidgenössischen Räte und vor allem auch die Lösungsansätze, die uns dann Bundesrätin Doris Leuthard auf den Tisch legen soll.

Dann zu Ihnen, Herr Wolf (*Andreas Wolf*): Sie haben gesagt, es gebe Fragen, die man nur mit Ja oder Nein beantworten kann. Ich habe letzte Woche vor 31 Jahren Ja zu meiner Frau gesagt und sie zu mir, und wir sind seit 31 Jahren verheiratet. Ich weiss, dass wir fast die Ausnahme sind, aber es gibt auch in Ehen unterschiedliche Meinungen. Die einen gehen dann auseinander. Sie haben wohl Ja gesagt. Darum müssen wir in der Energiepolitik zuerst einen richtigen Weg, einen richtigen, langfristigen Weg einschlagen, und das können wir nicht mit einer Hauruck-Politik machen.

Und Herr Fischer (*Gerhard Fischer*) fordert eine Signalpolitik. Herr Fischer, ich bin Realpolitiker und ich möchte meiner Verantwortung gerecht werden. Ich kann nicht mit Signalpolitik hier im Regierungsrat amten, das ist nicht möglich. Daher bitte ich Sie auch um Geduld. Das Sistierungsverfahren läuft, es passiert nichts. Und Herr Meier, nochmals zu Ihnen: Es kostet keinen Franken. Ich weiss nicht, woher Sie Ihre Information haben, dass ein Verfahren, das sistiert wurde, noch irgendwas kostet.

Darum, unter all diesen Prämissen und auch im Hinblick darauf, dass dieses Postulat eigentlich einen Prüfauftrag enthalten müsste – wir haben es trotzdem entgegengenommen –, bitte ich Sie, das Postulat nicht zu überweisen. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat 201/2011 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichtes innerhalb eines Jahres.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten für das Jahr 2010

Antrag der Geschäftsleitung vom 1. September 2011

KR-Nr. [251/2011](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Eintreten ist obligatorisch gemäss Paragraph 17 des Geschäftsreglementes. Zu diesem Geschäft begrüsse ich ganz herzlich den Datenschutzbeauftragten Doktor Bruno Baeriswyl.

Bernhard Egg (SP, Elgg), Referent der Geschäftsleitung: Der Datenschutzbeauftragte präsentiert für 2010 einen Tätigkeitsbericht mit sehr informativem Inhalt und zweckmässigem Umfang.

Wie ein roter Faden zieht sich durch die letzten Berichte des Datenschutzbeauftragten und die Referate der Geschäftsleitungsvertreter im Kantonsrat die Feststellung, dass die Entwicklung für den Datenschutz eine grosse Herausforderung darstellt. Die technischen Möglichkeiten zum Datenaustausch und zur Datenbearbeitung waren vor wenigen Jahren noch unvorstellbar: Facebook, Twitter, Blogs, Data Mining – alles Begriffe, die in unserem Wortschatz neu sind und nicht allen von uns gleich viel sagen.

Der Datenschutzbeauftragte hält deshalb in seiner Einleitung für den öffentlichen Bereich zu Recht fest, es sei Aufgabe des Gesetzgebers, Rechtsgrundlagen zu schaffen, die den verfassungsmässigen Anspruch auf Privatsphäre respektierten. Die Anforderungen dafür seien enorm gestiegen.

Aus dem KEF-Blatt (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) auf Seite 11 des Berichtes ersehen Sie, dass die Wirkungs- und Leistungsindikatoren des Datenschutzbeauftragten noch recht neu sind und

keine langjährigen Vergleiche zulassen. Es wird interessant sein, die weitere Entwicklung zu beobachten.

Zum Geschäftsgang lässt sich immerhin festhalten, dass der Datenschutzbeauftragte mit 8,2 Stellen im Berichtsjahr unter anderem rund 1500 sogenannte Kurzberatungen erbracht hat. Die Anzahl Anfragen bezeichnet er als konstant zunehmend, und zwar sowohl von Privaten als auch von öffentlichen Organen. Die Beanspruchung des Datenschutzbeauftragten steigt proportional zur Entwicklung der Kommunikation. Der Datenschutzbeauftragte hat ferner zu nicht weniger als zehn kantonalen und sieben schweizerischen Gesetzesprojekten Stellung bezogen.

Ein ganz wichtiges Anliegen ist ihm die Weiterbildung. Im Jahr 2010 lancierte er zum Beispiel das Kursmodul «Sicherheit von Informations- und Kommunikationstechnologien für Gemeinden». Es fanden acht solche Kurse statt. Ferner organisierte der Datenschutzbeauftragte eine fachspezifische Weiterbildung für Verwaltungsangestellte im Gesundheitswesen, die mit der Bearbeitung besonders schützenswerten Personendaten betraut sind; ein ausserordentlich wichtiger Bereich, wie auch die Ausführungen auf Seite 17 des Berichtes zeigen.

Lassen Sie mich noch zu drei Stichworten etwas sagen:

Erstens: Generalklausel. Sie wissen, dass wir bei mehreren der jüngsten Gesetzgebungen Auseinandersetzungen geführt haben, ob die Bestimmungen des IDG (*Gesetz über die Information und den Datenschutz*) ausreichen oder ob in den einzelnen Gesetzeserlassen die jeweils spezifischen Datenschutzbestimmungen festgehalten werden müssen. Ich erinnere an die Behandlung des Sozialhilfegesetzes, des Jugendhilfegesetzes oder des Pflegegesetzes. Der Datenschutzbeauftragte hält deutlich fest, dass das IDG Rahmenbedingungen setzt. Blosser Generalklauseln in anderen Gesetzen genügen den Anforderungen an die Bearbeitung von besonderen Personendaten eben nicht. Der Datenschutzbeauftragte verweist in diesem Zusammenhang auch auf das Bundesgerichtsurteil betreffend Videoüberwachung auf der Grundlage des neuen Polizeigesetzes. Es würde zu weit führen, hier näher auf die Problematik einzugehen. Betreffend Polizeigesetz warten wir gespannt auf die Vorlage der Regierung in dieser Sache.

Zweitens: nicht polizeiliche Videoüberwachung. Der Datenschutzbeauftragte setzt im Bericht zu Recht einen weiteren Schwerpunkt mit Ausführungen zu den Regelungsmöglichkeiten von Gemeinden, welche zum Beispiel gemeindeeigene Anlagen wie Schulhäuser, Kirch-

gemeindehäuser mit Kameras überwachen. Ich kann in diesem Zusammenhang gerade auf die heutige Tagespresse verweisen. Dafür, also für diese nicht polizeiliche Videoüberwachung braucht es entsprechende gesetzliche Grundlagen, sei es durch einen Erlass der Gemeindeversammlung oder zumindest ein von der Exekutive erlassenes Reglement. Für Einzelheiten verweise ich auf den Bericht des Datenschutzbeauftragten Seiten 18 und 19.

Dann noch drittens: der Internetpranger. Topaktuell ist das Thema «Internetpranger». Hier gilt es festzuhalten, dass der demokratische Rechtsstaat Straftäter verfolgt und bestraft. Saubannerzüge, Sachbeschädigungen, Randaliererei et cetera werden polizeilich bekämpft, von den Strafverfolgungsorganen untersucht und von Gerichten beurteilt. Es kann deshalb unter bestimmten strengen Voraussetzungen erlaubt sein, durch Überwachungskameras gewonnene Aufnahmen von möglichen Straftätern zu veröffentlichen, insbesondere ins Internet zu stellen und Fahndungsaufrufe zu starten. Entscheide darüber, was auf diese Weise veröffentlicht wird, obliegen aber den Strafverfolgungsbehörden. Selbstjustiz von Privaten, auch wenn es örtliche Fussball-Aktiengesellschaften sein sollten, hat im Rechtsstaat keinen Platz. Wir leben nicht mehr im Zeitalter von Wyatt Earth oder Clint Eastwood, auch wenn mir Letzterer sehr sympathisch ist.

Weitere hochinteressante Themen entnehmen Sie bitte dem ausserordentlich lesenswerten Bericht. Ich danke dem Datenschutzbeauftragten und seinem Team abschliessend im Namen der Geschäftsleitung für seine Arbeit und seinen Einsatz für das Recht auf Privatsphäre. Ich beantrage Ihnen im Namen der Geschäftsleitung, den Jahresbericht 2010 des Datenschutzbeauftragten zu genehmigen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 159 : 0 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), den Tätigkeitsbericht des Datenschutzbeauftragten über das Jahr 2010 zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich entlasse an dieser Stelle den Datenschutzbeauftragten. Ich danke Ihnen recht herzlich und wünsche Ihnen einen schönen Tag.

11. Tätigkeitsbericht des Ombudsmanns über das Jahr 2010

Antrag der Geschäftsleitung vom 22. September 2011

KR-Nr. [252/2011](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Eintreten ist auch hier gemäss Paragraph 17 des Geschäftsreglementes obligatorisch. Zu diesem Geschäft begrüsse ich ganz herzlich den Ombudsmann Thomas Faesi in diesem Saal.

Bruno Walliser (SVP, Volketswil), Referent der Geschäftsleitung: Der Ombudsmann präsentiert auch dieses Jahr einen übersichtlichen und informativen Tätigkeitsbericht. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren ist dieser Bericht, vor allem in Bezug auf das Verhältnis Bürger und Verwaltung, kritischer ausgefallen, wie die im Bericht ausgewählten Fallbeispiele zeigen.

Ich gebe zu Beginn einige allgemeine Erläuterungen zur Rolle und Bedeutung der Ombudsstelle ab, da wir in dieser Legislatur zum ersten Mal den Tätigkeitsbericht des Ombudsmanns behandeln. Die Kantonsverfassung hält in Artikel 81 fest, dass die Ombudsperson durch den Kantonsrat gewählt wird. Sie erinnern sich, wir haben vor den Sommerferien Thomas Faesi und seine Stellvertreterin Dorothee Jauch für weitere vier Jahre gewählt. Die Ombudsstelle vermittelt zwischen Privatpersonen und der kantonalen Verwaltung, kantonalen Behörden oder Privaten, die kantonale Aufgaben wahrnehmen. Sie

kann auch in Gemeinden tätig werden, sofern die Gemeindeordnung dies vorsieht.

Besonders hervorzuheben ist: Die Ombudsstelle ist unabhängig. Jedoch ist die Ombudsperson nicht befugt, Anordnungen zu treffen. Sie kann dem Beschwerdeführer oder der Beschwerdeführerin Rat erteilen, die Angelegenheit mit den Behörden besprechen oder nötigenfalls eine schriftliche Empfehlung zuhanden der überprüften Behörden erlassen – mehr nicht.

Mit 799 neu eingegangenen Fällen wurde die 800er-Marke knapp noch nicht erreicht. Es darf festgestellt werden, dass im langjährigen Schnitt die Anzahl Fälle als zunehmend bezeichnet werden muss. Die Zahl der Fälle zeigt aber nicht die effektive Arbeitsbelastung auf. Nicht jeder Fall ist gleich zeitaufwendig. Wie wir dem Bericht entnehmen können, sind in einigen Fällen Anhörungen, Augenschein nehmen oder dergleichen nötig, welche naturgemäss unterschiedlichen Aufwand generieren. In anderen Fällen kann darauf verzichtet werden. Auch die Erledigungsdauer ist unterschiedlich. So konnten 163 Fälle innerhalb von zehn Tagen erledigt werden. Mehr als die Hälfte aller Geschäfte hat aber jedoch eine Erledigungsdauer von einem Monat bis einem Jahr.

Im Vorfeld zur Wahl des Ombudsmannes wurden Vorwürfe laut und es kursierten Gerüchte, welche die Amtsführung der Ombudsstelle betreffen. Die Geschäftsleitung hat aus diesem Grund weitere Abklärungen vorgenommen und ein zusätzliches Gespräch mit dem Ombudsmann geführt. Die Vorwürfe betreffend Geschäftsführung haben sich nicht bestätigt, und die Gerüchte im Zusammenhang mit der Ombudsstelle, die angeblich vom Personal gestreut worden waren, haben sich nicht erhärtet. Für die Geschäftsleitung ist diese Angelegenheit damit erledigt.

Abschliessend danke ich im Namen der Geschäftsleitung allen, die ein erfolgreiches Wirken der Ombudsstelle ermöglichen. Ich wünsche dem Ombudsmann Thomas Faesi und seinem Team weiterhin gutes Schaffen und Gelingen und wünsche mir, dass dies nun wieder in Ruhe geschehen kann. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 149 : 0 Stimmen (bei 6 Enthaltungen), den Tätigkeitsbericht des Ombudsmann für das Jahr 2010 zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson

Antrag der Redaktionskommission vom 6. Juni 2011

KR-Nr. [231b/2010](#)

Bernhard Egg (SP, Elgg), Präsident der Redaktionskommission: Nur ganz kurz zu dieser Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson: Die Redaktionskommission hat einige Änderungen vorgenommen, das sehen Sie auf Seite 2 vor allem an diesen schwarzen Strichlein. Es sind aber alles geringfügige Änderungen, die ich Ihnen nicht einzeln erläutern möchte.

Die Vorlage hat eine längere Geschichte. Ich bitte Sie, sie jetzt zu verabschieden, damit diese Gesetzeslücke geschlossen werden kann.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Wir haben seitens der CVP schon in der ersten Lesung Vorbehalte angebracht in Bezug auf die Gestaltung der Gebühren. Sie sind unserer Ansicht nach zu hoch angesetzt oder, um es noch präziser zu sagen: Aus unserer Sicht ist die Progression, die darin enthalten ist, zu steil. Wir haben darum einen Minderheitsantrag zu Paragraf 1 eingebracht. Dieser fand leider keine Mehrheit.

Wir sind der Ansicht, dass mit der Gebührenordnung, wie sie jetzt zur Abstimmung vorliegt, nicht nur grosse Gemeinden, wie es erwünscht ist, sondern auch mittlere Gemeinden auf eine Zusammenarbeit mit dem Ombudsmann verzichten werden. Aber im Gegensatz zu grossen Städten werden sie keine eigene Ombudsstelle einrichten, weil der Bedarf nominal sehr klein ist. Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein grösserer Teil der Bewohnerinnen und Bewohner im Kanton Zürich in

Zukunft keinen Zugang mehr zu einer Ombudsstelle hat, und das ist nicht in unserem Sinn.

Aus diesem Grund sind wir von der CVP zum Schluss gekommen, dass wir diese Gebührenordnung nicht unterstützen werden. Der Ombudsmann hat selbstverständlich das Recht, eine Vorlage vorzulegen. So ist es gesetzlich festgelegt. Aber diese Gebühren sind für uns nicht akzeptabel. Ich teile Ihnen mit: Die CVP wird diese Vorlage ablehnen. Dankeschön.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

I.

Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson

§§ 1–5

II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 35 Stimmen (bei 11 Enthaltungen), der bereinigten Vorlage 231b/2010 zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Somit tritt die Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Ombudsperson per 1. Januar 2012 in Kraft.

Das Geschäft ist erledigt.

13. Strassengesetz (StrG)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 und geänderter Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 [4674a](#)

(Fortsetzung der Detailberatung vom 19. September 2011)

4. Finanzierung

1. Strassenfonds

§ 28 Einnahmen

Minderheitsantrag von Marcel Burlet, Peter Anderegg, Robert Brunner, Sabine Ziegler:

§ 28. ¹ Dem Strassenfonds werden insbesondere der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die Hälfte des kantonalen Anteils der Schwerverkehrsabgabe, die für Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile an bundesrechtlichen Abgaben und weitere zweckgebundene Mittel zugewiesen.

Abs. 2 und 3 werden aufgehoben.

Abs. 4 wird zu Abs. 2.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Worum geht es hier? Es geht um die Anforderungen der Alpeninitiative, die deutlich sagt, dass die Güter auf die Schiene gehören. Deshalb hat man den Mechanismus der LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) eingerichtet. Pro Tonne und pro Kilometer wird eine Abgabe entrichtet, die den Schwerverkehr deutlich teurer machen und einen Anreiz geben soll, in Richtung Schiene umzusteigen. Diese Gelder werden teilweise den Kantonen zurückentrichtet. Der Bund behält ungefähr eine Milliarde und investiert seine ganzen LSVA-Gelder in Richtung des öffentlichen Verkehrs. In der Botschaft des Bundesrates heisst es deutlich, dass die Gelder, die die Kantone zur Verfügung haben, vorab – vorab, muss ich sagen – für den Strassenverkehr zu nutzen seien. Es ist aber auch so, dass Projekte für den Regionalverkehr und für den Langsamverkehr ganz deutlich finanziert werden sollen und können. Andere Kantone – ich zitiere jetzt die Kantone Neuenburg, Thurgau und vollumfänglich Basel-Stadt – haben diese Gelder auch ganz klar in Richtung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt, konsequent eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene vorgenommen.

Bei unserem Antrag hier ist klar zu sehen, dass grosse öffentliche Verkehrsprojekte im Kanton Zürich anstehen. Wie wir seit März dieses Jahres wissen, geht keine grosse Anlage ohne Mitfinanzierung der Kantone. Das heisst, wir müssen weitere Finanzmöglichkeiten finden, um unsere Wirtschaft und um unsere öffentlichen Verkehrsprojekte weiterzuführen. Ich denke vorab an die Limmattalbahn, die uns doch ein kleines Loch oder Löchlein von 750 Millionen Franken insgesamt beschert wird. Hier wird ganz klar auch der Kanton Zürich um Geld gebeten.

Die Diskussion um die LSVA-Gelder führen wir immer wieder. Hier haben wir auch immer diverse Signale. Ich schaue gern in Richtung CVP, denn vor drei Budgetdebatten war die CVP ganz klar auch für eine Teilzweckbindung in Richtung des öffentlichen Verkehrs. Ich würde es sehr begrüßen, wenn auch die CVP hier und heute eine effiziente und umweltgerechte Form der öffentlichen Verkehr unterstützen würde. Wie ich anfangs letzter Woche erzählt habe, wollen wir ein Mobilitätsgesetz. Wir wollen nicht nur ein Strassengesetz. Wenn wir deutlich ein Mobilitätsgesetz wollen, müssen wir da die Finanzflüsse hinlenken, wo es am effizientesten und am effektivsten ist, und das ist beim öffentlichen Verkehr.

Deshalb möchte ich Sie alle bitten, wiederum das System der LSVA-Gelder zu überdenken und hier wirklich auch klar die Finanzflüsse besser aufzuteilen, damit der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr oder, besser gesagt der Fuss- und Veloverkehr, gefördert werden können.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der KEVU wurde mit Diagrammen eindrücklich aufgezeigt, wie die geforderte Bestimmung den Strassenfonds innert Kürze aushöhlen würde, vor allem noch in Verbindung mit dem Unterhalt an den Gemeindestrassen. Würde der Antrag 2013 zum Tragen kommen, schrieben wir bereits 2015 negative Zahlen. 2017 hätte der Fonds ein Minus von sage und schreibe 2,5 Milliarden Franken. 2028 wären wir bei einem Minus von 5 Milliarden. Das scheint die Mehrheit der Kommission definitiv nicht verantworten zu können. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Danke.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Auf der einen Seite, wie vorhin Ruedi Menzi gesagt hat, dem Strassenfonds immer mehr Aufgaben

zuteilen, Stichwort: Gemeindestrassen. Auf der anderen Seite wollen wir ihm nur noch die Hälfte des kantonalen Anteils der LSVA zugestehen. Im ursprünglichen Strassengesetz waren die Mittel des Strassenfonds strassenbezogen eingesetzt, im vorliegenden sind die Verwendungszwecke viel weiter gefasst worden. Zum Beispiel Überdeckungen, Lärmschutz, Sicherung von Fuss- und Velowegen und Massnahmen für den strassengebundenen ÖV. Der Strassenfonds ist auf die rund 50 Millionen Franken aus der LSVA angewiesen, um den vorgesehenen Verpflichtungen nachzukommen. Und ich vergleiche es etwa mit meinen Kühen zu Hause: Ich kann ihnen auch nicht nur die Hälfte zu fressen geben und immer mehr Milch erwarten.

Also, lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab. Ich danke Ihnen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Nach den Kompetenzen zwischen dem Kanton und den Städten und den Projektierungsgrundsätzen sind wir nun bei der Finanzierung des Strassenfonds angelangt. Es geht ums Geld, um die Einnahmen und Ausgaben des Strassenfonds sowie um die Höhe des jährlichen Topfes, beziehungsweise mittel- und langfristig um die Äufnung und Verwendung der Mittel desselben.

Zuerst zu den Einnahmen: Der Ertrag der kantonalen Verkehrsabgaben ist wohl politisch in diesem Saal unbestritten. Das Gleiche gilt für die anderen Komponenten, bei denen der Kanton bundesrechtliche Abgaben und weitere zweckgebundene Mittel erhält, die zwingend in den Strassenfonds fliessen sollen. Und dann gibt es die seit 2001 vom Bund erhobene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Die LSVA – hier zur Erinnerung – wird erhoben, um die vom Schwerverkehr verursachten Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit zu decken. Tatsächlich haben die Kantone bei der Verwendung dieser Mittel einen Ermessensspielraum, und dieser ist seit Jahren Gegenstand von politischen Vorstössen hier im Kantonsrat.

Die FDP begrüsst, dass die Regierung die Vereinnahmung des kantonalen Anteils der LSVA nun gesetzlich klipp und klar verankern will. Wir bedauern, dass die linke und grüne Ratsseite nun die Hälfte der LSVA-Gelder abzwacken will. Der Strassenfonds ist für den vollen kantonalen LSVA-Anteil der einzige richtige Ort. Der Fonds verteilt die Gelder nach gesetzlichen Grundsätzen, dem jährlichen Unterhalt und dem anstehenden Investitionsprogramm, das der Kantonsrat nun neu alle vier Jahre festlegen wird. Die LSVA wird erhoben, um Kosten im Strassenbereich zu decken – und nicht irgendwo in einem er-

weiterten Verkehrstropf oder irgendeinem anderen Topf zweckentfremdet zu landen.

Dieser Antrag ist ein erster Angriff auf eine transparente, nachvollziehbare, nachhaltige und vor allem logische Finanzierung unserer Strassen. Er ist mit aller Deutlichkeit abzulehnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Bei aller Sympathie für das Anliegen – es kommt mit der richtigen Grundhaltung daher-, bei aller Sympathie: Wir unterstützen den Antrag nicht. Glauben Sie mir, wir wollen keinen übervollen Strassenfonds. Aber es werden aus dem Strassenfonds tatsächlich auch Massnahmen finanziert, die eben gerade die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduzieren. Es ist zu befürchten, dass gerade die Massnahmen, welche die negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs allgemein mindern, bei einem Wegfall dieser Gelder zuerst gekürzt würden. Wir haben so etwas wie eine Teilzweckbindung, nur ist diese leider in Franken tatsächlich nicht sauber ausgeführt. Wir müssen aber darauf zählen können, dass genau diese Massnahmen, Massnahmen für die Sicherungen der Fussgänger, Massnahmen wie Überdeckungen und so weiter, dass das prioritär behandelt wird. Mit den Beschlüssen der letzten Woche braucht es diese Gelder, gerade eben für die prioritäre Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aus dem Strassenfonds. Wir verlangen, dass ein Teil dieser Gelder auch tatsächlich, wirklich für diese Massnahmen eingesetzt wird. Darauf zählen wir. Strasse ist nicht nur Fahrbahn. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Dieser Paragraph 28 ist meines Erachtens ein zentraler Punkt des Strassengesetzes. Wenn Sie, die Minderheit, heute Morgen den Mittelentzug des Strassengesetzes festschreiben wollen, dann ist das Ihre Sache. Aber es ist eine Mär, Frau Ziegler (*Sabine Ziegler*), wenn man sagt, dieses Geld fliesse einseitig nur den Strassen zu. Es fliesst in die Strassen, aber es fliesst auch in den Lärmschutz, in eine Einhausung Schwamendingen, die von allen euphorisch begrüsst wurde, in eine Überdeckung Katzensee, in Fusswege, Wanderwege, eventuell mal in Stücke des Zürichseeweges. Ich denke, wenn Sie hier diesen Mittelentzug beschliessen, dann werden wir zukünftig im Bereich dieser Massnahmen Finanzierungsschwierigkeiten haben. Wir werden gewisse Sachen nicht mehr finanzieren können. Ich möchte Sie doch nochmals darauf hinweisen: Es braucht

diese Strassen, wir brauchen diese Mittel. Denn auf diesen Strassen fahren auch Busse – neben Lastwagen und Autos. Es fahren auf ihnen Velos. Alle brauchen diese Strassen. Sie gehören zum Wirtschaftsstandort Zürich. Und wer dies nicht glaubt, der wird es merken, wenn unser Strassensystem einmal nicht mehr funktionieren wird. Besten Dank.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Marcel Burlet wird dem Kommissionsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 114 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

§ 28 a Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 28 a Abs. 2

Minderheitsantrag von Sabine Ziegler, Robert Brunner, Marcel Burlet, Willy Germann, Peter Reinhard, Benno Scherrer Moser:

² *Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Budget ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindexes seit 1. Dezember 1986.*

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser steht in Verbindung mit dem Folgeantrag zu Ziffer römisch VIII der Schlussbestimmungen, Änderungen des bisherigen Rechtes.

Ich stelle zuerst den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler dem Kommissionsmehrheitsantrag gegenüber. Danach befinden wir über den Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser, einen neuen Absatz 2 einzufügen.

Roland Munz (SP, Zürich): Ich spreche zum Minderheitsantrag, gestellt von Sabine Ziegler und Mitunterzeichnenden.

Gerade eben haben wir beschlossen, dass die Gelder der LSVa nicht auch verteilt werden sollen, sondern im Strassenfonds bleiben. Nun gut, das ist an sich zu akzeptieren. Mit der Zunahme des Verkehrs

wurden schliesslich dem Verkehrsfonds auch zusätzliche Aufgaben aufgebürdet, und das ist ja auch richtig so. Denn beispielsweise mehr Motorfahrzeuge machen den Strassenraum für die zu Fuss Gehenden oder die Radfahrenden unsicherer. Der Verkehr wird lauter, das heisst es braucht Anpassungen. Das braucht Geld, das ist so zu akzeptieren und das ist die Realität. Dazu kommt beispielsweise die Elektromobilität, auch die zweiradgebundene Elektromobilität, die mit «Flyer» und anderen Fahrzeugen neue Herausforderungen bringt: Breitere Radwege werden nötig, Anpassungen im Strassenraum dürften notwendig sein. Dann kommt dazu: Schulwegsicherungen braucht es auch für den reinen muskelbetriebenen Radverkehr. Viele Eltern haben nicht zu Unrecht Angst, ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen, gerade weil das Radwegnetz nicht durchgehend ist. Oft fehlen ja Stücke insbesondere an den gefährlichsten Stellen einer Wegstrecke, beispielsweise bei Kreuzungen, an denen der Radweg jeweils unmittelbar zuvor direkt aufhört.

Mehr Mittel braucht es also, Projekte gibt es zu Hauf. Es gibt ja – wer sich erinnern mag – die Radwegstrategie. Dort sind über 200 Radwegobjekte aufgelistet. Zwar heisst es von Jahr zu Jahr, wenn wir über den Radwegkredit befinden, es lägen nicht genug Projekte zur Ausschöpfung dieser bisherigen 10 Millionen überhaupt vor. Das mag sein. Das mag daran liegen, dass man halt vielleicht, wenn sich ein Radwegprojekt verzögert, nicht einfach das nächste an die Hand nimmt, weil vielleicht auch tatsächlich die Stellen fehlen. Da wären wir dann entsprechend froh, man würde uns Antrag auf mehr Stellen in dieser Abteilung stellen. Wir würden sie dann selbstverständlich gern bewilligen, sodass die Radwegstrategie in unserer Generation, vielleicht auch in der Generation ihrer Kinder, noch verwirklicht wird, und nicht erst in 50 Jahren. Auch mit 20 Millionen ist das Radwegnetz noch für Jahrzehnte ein Flickwerk. Immerhin – und da müssen wir uns auch daran erinnern – hat dieser Rat im Februar 2008 einen Vorstoss auf Erhöhung des Radwegkredites auf 20 Millionen Franken überwiesen. Also das ist nicht so eine neue Forderung. Wir wollen Sie lediglich daran erinnern, dass das Versprechen jetzt eingelöst gehört. Es ist auch ausgewiesen, denn mehr Mittel für den Radwegbau, mehr Mittel für den Fusswegausbau, mehr Mittel hier bringen mehr Platz auf der Strasse für jene Leute, für jene Verkehrsteilnehmende, die tatsächlich auf ein grösseres Motorfahrzeug angewiesen sind. Sie bekommen dafür mehr Platz auf der Strasse, sie kommen vorwärts und es ist eine günstige Strategie, um Stau zu vermeiden. Und wer schon in jungen

Jahren auf sicheren Wegen zu Fuss oder auf dem Fahrrad sich im Verkehr sicher bewegen lernt, wird auch in späterem, fortgeschrittenem Alter vielleicht als Lenker eines Motorfahrzeuges kompetenter sein. Auch hier lohnt sich die Investition.

Ich bitte Sie deshalb aus all diesen genannten Gründen dringlich, dieses Anliegen, diesen Minderheitsantrag von Sabine Ziegler zu unterstützen und selbstverständlich dann auch den Antrag von Benno Scherrer Moser.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Es geht ja eigentlich um das Wörtchen «mindestens». Dieser jährlich budgetierte Betrag zur Verwirklichung des kantonalen Radwegnetzes von 10 Millionen Franken ist an den Index gebunden und beträgt heute circa 13 Millionen Franken, die notabene in den letzten Jahren nie verbaut werden konnten, nicht zuletzt auch, weil Radwegvorhaben in Zusammenhang mit Strassenprojekten realisiert wurden und somit die Bauvorhaben viel komplexer waren als der Bau von Radwegen auf der grünen Wiese. Dieser Umstand führte dann auch in jeder Budgetdebatte dazu, dass von linker Seite moniert wurde, es wird zu wenig am Radwegnetz gebaut. Ich will Ihnen aber auch zeigen, wie mit diesem Geld umgegangen wird und im Sinne von «Tischlein deck dich» mit der grossen Kelle angerührt wird.

Der Kanton kam auf die Gemeinde Weiningen zu zur Vervollständigung des Radwegnetzes von der Weinger Höhe bis zum Dorf. Wir haben zwei Varianten vorgeschlagen. Bei der einen Variante haben wir genau dem Rechnung getragen, was Roland Munz vorhin gesagt hat: Wir haben vorgeschlagen, den Radweg von der Strasse wegzunehmen, um so die Sicherheit der Velofahrer zu gewährleisten. Diese Variante führte durch die Rebberge und wurde vom Kanton mit der Bezeichnung «puristische Variante» abgetan. Wir haben einen zweiten Vorschlag gemacht, indem man nach der Haarnadelkurve auf einer Flurstrasse durch den Wald weitergefahren wäre, die weiter unten wieder in eine Nebenstrasse eingemündet hätte. Auch dieser Vorschlag wurde abgelehnt, weil er nicht bei der Durchfahrtstrasse sei. Und wenn ein Velofahrer einmal umfalle, dann liege er im Wald und könne nicht gerettet werden. Dies haben wir sicher als sehr lächerlich empfunden, zumal unsere beiden Varianten sehr kostengünstig gewesen wären. Die Verantwortlichen hielten an ihrem Projekt fest, diesen

Radweg entlang der Strasse zu führen, was nicht unter 1 Million Franken zu haben ist.

Sehen Sie, Sie hätten bereits eine Million an diese 10 Millionen Franken dazugewonnen, wenn man hier vernünftig mit dem Radweg umgegangen wäre. Wie gesagt, diese indexierten 10 Millionen Franken reichen, wie die Erfahrung der Vergangenheit zeigt, völlig aus, und es führt dazu, das Machbare vom Wünschbaren zu trennen. Unterstützen Sie den Mehrheitsantrag und lehnen Sie den Minderheitsantrag ab. Ich danke Ihnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Über Jahre hinweg konnten die Investitionsbudgets beim Radwegnetz nicht ausgeschöpft werden. Und die Begründung war dann unter anderem, dass im verbleibenden Radwegnetz jetzt eben die komplizierten Lücken zu bearbeiten seien, wo die Widerstände vielfältiger und die Projektierungen entsprechend aufwendiger seien. Das Beispiel Weiningen zeigt, dass das nicht unbedingt der Fall ist, ich gebe das Gegenbeispiel «Wehntalerstrasse»: Vor zehn Jahren hat uns der Kanton ein Projekt vorgelegt, bei dem auf etwa 200 Metern der Radweg zweimal die Hauptstrasse hätte kreuzen sollen. Wir haben das dann zurückgewiesen, und letztes Jahr wurde es endlich realisiert in einer besseren Variante. Ich denke, wenn man die Gemeinden einbezieht, dann kann das ja auch zum Guten sein, da bin ich mit dir einverstanden.

Nun, genau die teuren Stücke aber – und hauptsächlich in den Agglomerationen drin – betreffen die Sicherheit der Radfahrer am deutlichsten. Und wenn wir den Fuss- und Veloweg tatsächlich effizient fördern wollen, dann müssen eben die Projekte endlich realisiert werden, mit denen die Sicherheit gefördert werden kann. Nachdem jetzt über Jahre der Kredit nicht ausgeschöpft wurde, ist es einfach ein falsches Signal, wenn das Wort «mindestens» jetzt gestrichen werden soll. Uns wurde ja im Rahmen der KEVU das nächste Agglomerationsprogramm vorgestellt, und da sprachen wir natürlich auch über Drittmittel. Es ist ja nicht so, dass wir alle Strassen und alles immer nur aus eigenen Mitteln finanzieren, es gibt da ja auch noch Drittmittel und auch Drittmittel des Bundes fliessen in die Radwege ein. Wenn da steht, im Budget dürfen 10 Millionen Franken eingestellt werden – auch mit dieser Version können wir dann mehr einstellen, wenn wir wollen. Hier ist der Kantonsrat in seiner Willkür frei. Aber es ist ein-

fach das falsche Signal, und deshalb unterstützen wir den Minderheitsantrag.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir brauchen mindestens 10 Millionen Franken im Budget pro Jahr für Radwege. Wir haben die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zumindest angemessen zu berücksichtigen. Es gibt hoffentlich bald steigende Bedürfnisse des Langsamverkehrs. Sie wissen alle: Wir müssen den Langsamverkehr fördern und wir müssen den Langsamverkehr genau dort sicher machen können, wo er heute noch nicht sicher ist. Und sicher machen heisst so, dass eine Familie das Gefühl hat «Ja, ich kann von Tür zu Tür mit dem Velo fahren, ich muss nicht zuerst das Auto nehmen». Das heisst, wir müssen an neuralgischen Punkten die Radwege sicherer gestalten und ausbauen können. Und tatsächlich, wenn ich Hanspeter Haug zühöre, dann hätte ich mich auch sehr für seine Variante eingesetzt. Ich fahre nämlich ungern direkt der Hauptstrasse nach, sondern hätte seine Variante deutlich lieber. Nun, das kann man vielleicht in einer Detailabwägung klären, aber im Grundsatz braucht es Gelder für sichere Radwege an unsicheren Strassenstellen. Es kann auch andere Möglichkeiten geben, es braucht nicht immer einen Radweg. Man könnte auch mit einem Fahrverbot etwas Günstiges machen. Das macht dann noch mehr Geld frei für die teuren notwendigen Massnahmen an den komplizierten Kreuzungen, genau den Kreuzungen eben, wo heute der Radfahrer einfach, wenn nicht vergessen, dann eben doch viel zu stark auf die Seite gedrängt wird.

Es wäre schade, jetzt hier einfach nur 10 Millionen einzusetzen. Wir bitten Sie, sich für etwas mehr Grosszügigkeit hier einzusetzen. Danke.

Alex Gantner (FDP, Maur): Die FDP-Fraktion lehnt diesen Minderheitsantrag ab, weil wir vor allem mit dem Begriff «mindestens» ein Problem haben. Da wird eine Untergrenze festgelegt, aber keine Obergrenze. Und aus finanzpolitischer Sicht ist das fahrlässig, ist das nicht verantwortbar. Wir müssen die Regierung, wir müssen auch uns selbst disziplinieren. Wir stellen fest, dass in vielen Jahren jetzt diese 10 Millionen oder diese indexierten 10 Millionen, wie wir immer hören, gar nicht aufgebraucht worden sind. Falls in einem Jahr oder in einem Mehrjahresprogramm wirklich Projekte existieren, die weit über diese 10 Millionen Franken gehen sollten, dann sind wir gerne

bereit, hier im Rat darüber zu debattieren und möglicherweise dann einen Nachtragskredit zu prüfen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Roland Munz hat davon gesprochen, dass mehr Platz auf den Strassen entstehen würde. Ich möchte das bezweifeln, wenn ich das Beispiel Stadt Zürich nehme. Er hat auch vom Flickwerk Radwegnetz gesprochen und er möchte, wenn es irgendwie geht, sofort mehr Stellen bewilligen. Ich möchte Ihnen hier noch mitteilen: Wir haben in der Zwischenzeit ja etwas getan. Wir haben ein Veloförderungsprogramm beschlossen. Wir haben einen dazu gehörigen Rahmenkredit beschlossen, und da sind auch mehr Stellen eingestellt. Also das Anliegen von Roland Munz ist eigentlich schon erledigt, gilt also nicht mehr als Argument für einen mindestens 10 Millionen Franken grossen Betrag.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Positionen von CVP und EVP noch unklar sind. Denn wenn man das Budget 2012 jetzt anschaut, muss man sagen: Ein jährlich «mindestens» eingestellter Betrag macht keinen Sinn. Wir sollten entweder das einstellen, was wirklich gebraucht wird und auch umgesetzt wird, oder wir sollten einen Betrag einstellen, der ungefähr in der Grössenordnung liegt. Aber einen Mindestbetrag einstellen – zweckgebunden –, der nachher nicht ausgeschöpft wird, macht in den Budgetierungen absolut keinen Sinn.

Folgen Sie also dem Mehrheitsantrag der KEVU, stellen Sie das ein, was nötig ist. Und wenn es mehr als 10 Millionen Franken ist, dann soll es mehr sein. Oder stellen Sie eben ungefähr 10 Millionen ein oder vielleicht auch weniger, wenn weniger Projekte da sind. Aber budgetieren Sie nicht mit Mindestbeiträgen, weil Sie diese nicht ausschöpfen und den Staatshaushalt damit belasten, indem Sie nachher gebundene Mittel haben, die Sie nicht ausschöpfen. Bedenken Sie das auch in der Budgetierungsphase. Es wäre töricht, jetzt auf dem «mindestens» zu beharren, auch töricht, wenn man sieht, welche Beschlüsse wir ja schon am letzten Montag gemacht haben. Das Radwegnetz, so wie Sie es jetzt wünschen, können Sie im geschlossenen Siedlungsgebiet ja nicht mehr machen. Denn da haben Sie beschlossen, Sie wollen Wohnzonen oder, besser gesagt, Begegnungszonen fördern.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Dieser Kredit hat einmal das Volk bewilligt. Ich bin schon etwas erstaunt, dass die Gegenseite, die doch sonst hier gern den Volkswillen bemüht, sich gar nicht mehr dar-

an erinnern mag, dass das Volk einmal einer Initiative zugestimmt hat, die diesen Betrag festgeschrieben hat. Diese 10 Millionen wurden häufig nicht ausgenutzt. Ja, die wurden letztlich nicht ausgenutzt, weil der politische Wille nicht da war, diesen Willen, diesen Auftrag des Parlaments umzusetzen. Wer sagt denn, dass man nicht einmal ein Projekt lancieren kann, bei dem die Radwege nicht einfach ein Abfallprodukt sind, sondern dass dies gerade für die Radwegförderung gemacht wird. Von mir aus, Alex Gantner, kann man hier gut reinschreiben 10 bis 20 Millionen, dann haben wir die Grenze. Wenn das Ihr Problem löst, um dem zuzustimmen, dann stellen Sie den Antrag. Ich werde zustimmen.

Ich denke, gerade weil wir jetzt ein Veloförderungsprogramm beschlossen haben, weil wir eine Velofachstelle haben – diese wird ja hoffentlich aktiv werden –, führt das dazu, dass die Velopolitik des Kantons aktiver wird, dass sie wirksamer wird. Und entsprechend wird ja auf der Infrastrukturebene einiges mehr nötig sein. Es ist widersinnig, wenn sich die bürgerliche Seite gegen Velowege oder den vermehrten Bau von Velowegen wehrt. Jedes Velo, das auf dem Radweg fährt, fährt eben nicht mehr auf der Strasse und schafft damit Platz für das Gewerbe, für die Lieferwagen, allerdings leider auch für die Strassenpanzer, muss ich zugeben.

Dieser Antrag kostet zunächst nichts. Dieser Rat hat es in der Hand, in der Budgetdebatte dann jeweils etwas Entsprechendes einzusetzen. Materiell rettet dieser Antrag die Welt nicht, das ist völlig klar. Aber es ist immerhin – und da bin ich an sich der Mehrheit der KEVU dankbar dafür –, es ist eine Möglichkeit aufzuzeigen, wer grundsätzlich für das Velo ist, für die Förderung des Veloverkehrs, und wer im Zweifel dann doch lieber für Autobahnen votiert.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Diese Diskussion mutet sehr akademisch an, weil bezüglich Velonetz beispielsweise in der Stadt Zürich eine Misere herrscht. Das weiss jetzt jeder Mensch, der sich jemals mit dem Velo in der Stadt bewegt hat, und dass jetzt diese Misere seit 30 Jahren bekannt ist. Ich bin jetzt 50-jährig, fahre 40 Jahre in der Stadt Zürich Velo, und das ist ein Thema, das es seit 40 Jahren gibt, das seit 40 Jahren bekannt ist. Jetzt kann man sich fragen, wer dafür verantwortlich ist, dass nichts gemacht wird. Alle wollen das, habe ich gehört, und der Kredit werde nicht ausgeschöpft. Man kann sich ja fragen: Wer ist dafür verantwortlich, dass dieser Kredit nicht ausge-

schöpft wird? Gibt es keine Projekte? Nein, es gibt Schwachstellen links und rechts: Beim Bahnhof ist seit Jahren eine Misere, der Escher-Wyss-Platz ist eine Misere, der Bucheggplatz ist eine Misere. Da gibt es überall Orte, wo man mit sinnvollen Projekten das Geld verbauen könnte. Also ich würde schon anregen, dass man sich da mit den kommunalen Behörden in Verbindung setzt und die entsprechenden Abklärungen vornimmt und dann Projekte aufgleist. Dann kann das auch verbaut werden. Ich bin eher dafür, dass der Wettbewerb, der ja jetzt auf das Trottoir verschoben wird zwischen den Fussgängern und Velofahrern – da gibt es einen Krieg –, vermieden wird. Da wird man irgendwie eine Polizei einsetzen, die wieder Ordnung schaffen soll. Ich würde anregen, dass diese Kredite ausgeschöpft werden und dass sie hier gesprochen werden. Also da muss etwas unternommen werden. Vielen Dank.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Zur Klärung: Das Wort «mindestens» war in der regierungsrätlichen Vorlage drin. Es war also erfreulicherweise der Wille der bürgerlichen Regierung und des SVP-Regierungsrates, mindestens 10 Millionen oder indexiert heute 13 Millionen, für den Veloverkehr einzusetzen, und unerfreulicherweise der Antrag, der Wille der SVP-Fraktion, das Wort «mindestens» zu streichen. Es war und ist eine Willenskundgebung für die Förderung des Langsamverkehrs. Wir bitten Sie, dem Antrag der Regierung und dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) spricht zum zweiten Mal: Thomas Marthaler, ich möchte mich nicht mit fremden Federn schmücken: Ich bin Nichtakademiker. Und zu Martin Geilinger: Ich bin nicht der Meinung, dass es am politischen Willen fehlt, dass diese Beträge nicht verbaut werden können. Wir hören immer vom Tiefbauamt, aufgrund der Komplexität von Bauvorhaben, indem das mit dem Radweg zusätzlich dazukommt, dass einfach diese Mittel nicht aufgebraucht werden können. Wir haben diese 10 Millionen zur Verfügung, sprich 13 Millionen. Aber wenn es technisch nicht machbar ist, dann ist es ein technisches Problem und nicht das Problem der Politik und des politischen Willens.

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte gleich hier bei meinem Vorredner einhaken: Es gäbe Projekte – hier auch die

Antwort zu meinem Kollegen Thomas Marthaler–, es gäbe Projekte, würden die Mittel zur Verfügung stehen, um Objekte aus der Radwegstrategie zur Projektreife erst einmal zu bringen. Genau hier hat Lorenz Habicher recht. Er sagt beispielsweise in dicht besiedelten Gebieten, beispielsweise bei der Stadt, ist der Raum begrenzt. Da ist es richtig, dass kostengünstige einfache Lösungen, beispielsweise wie ein Flurweg bei Weinigen, halt nicht gehen. Es kommen jetzt die grösseren, die komplexeren Vorhaben, die dann auch mehr Geld brauchen. Eben genau darum, weil wir einstellen sollen, was gebraucht wird, was Lorenz Habicher auch gesagt hat: Man muss nicht unbedingt ein Fixum einstellen, sondern die nötigen Mittel. Was gebraucht wird, soll eingestellt werden. Wir wollen keine Begrenzung, wir wollen hier keinen Plafond. Die Obergrenze setzen wir uns dann mit dem Budget selber. Aber wir wollen nicht einen Deckel, der uns in unserer Handlungsfähigkeit einschränkt, sodass wir nämlich auch die grösseren komplexeren Vorhaben mit der angebrachten Geschwindigkeit speditiv voranbringen können, allenfalls auch die eine oder andere zusätzliche Stelle, so denn benötigt, um Objekte aus der Radwegstrategie zur Projektierungsreife heranzuführen. Deshalb ist es richtig, dass wir dem Minderheitsantrag folgen und, wie vom Regierungsrat ursprünglich vorgeschlagen, auf den Plafond, auf die Streichung des Wortes «mindestens» verzichten. Wir haben schliesslich jetzt, nach dem vorherigen Entscheid zum Paragraphen 28, ja auch die Mittel.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wir sind bereits wieder mitten in einer Radwegdebatte. Der Regierungsrat – das wurde ja gesagt – möchte das Wort «mindestens» weiterhin behalten, weil es dem Volkentscheid entspricht. Die Hinweise, die ich von Hanspeter Haug zu den Radwegen gehört habe, finde ich sehr interessant. Sie haben mich selber gwundrig gemacht. Ich möchte dem einmal nachgehen, vielleicht komme ich noch bei dir vorbei.

Und Thomas Marthaler, so einfach, wie Sie das natürlich sehen, ist das schon nicht. In der Stadt Zürich gibt es auch noch andere Interessen, zum Beispiel das Tram oder den Bus oder den Denkmalschutz, der es vielleicht verbietet, eine Fassade wegzunehmen, damit wir Platz haben für all diese Wünsche, die hier gefordert werden.

Ich habe es mir insbesondere gedacht, als ich letzthin in Wien war: Leider ist die Schweiz kein Königreich gewesen, dann hätten wir

wahrscheinlich breitere Strassen, sodass alle Ihre Wünsche erfüllt werden könnten.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Sabine Ziegler wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Die Detailberatung wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der Grünen und der AL zur Budget- und Steuerfussdiskussion

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen und der AL zur Budget- und Steuerfussdiskussion.

Leider bestätigt es sich wieder: Politik hat generell ein kurzes Gedächtnis. Was Mann und Frau jetzt zur aktuellen Steuerfuss- und Budgetdiskussion lesen können in unseren Zeitungen, deutet aber auf einen völligen Gedächtnisverlust hin. Allen, die heute jegliche Erhöhung des Steuerfusses ausschliessen, rufen wir in Erinnerung, dass das Volk alle Bastelversuche am Steuergesetz von SVP, FDP, CVP, SP und den Grünliberalen abgelehnt hat. Dank uns müssen wir jetzt nicht über eine Steuerfusserhöhung von 10 bis 15 Prozent diskutieren. Sie können uns dankbar sein, Sie sollten uns auf den Knien danken (*Heiterkeit*), dass das Loch in der Kasse nicht grösser ist. Wir sehen im Moment keinen Bedarf für einen Runden Tisch, wie das die SP vorschlägt.

Die SVP hat sich ja erwartungsgemäss aus der Diskussion verabschiedet und am Katzentisch Platz genommen. Da kann sie bleiben, da gehört sie hin. Sie haben sich für Verweigerungspolitik entschieden. Den anderen bürgerlichen Parteien, insbesondere der FDP, empfehlen wir dringend eine grosse Portion «Ovi» mit Ginkgo – mit sehr viel Ginkgo – zur Gedächtnisstütze zu trinken. Sie haben im Verbund mit den bürgerlichen Parteien den Kostenteiler bei den Akutspitälern unterstützt. Sie wollen dafür sorgen, dass sich Ihre Klientel in den Privatspitälern mit beiden Händen bedienen kann. Sie rüsten mit der hochspezialisier-

ten Medizin auf breitester Front auf und Sie wollen eine halbe Milliarde für das PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*), und das subito.

Für die FDP, insbesondere den Herrn Walti (*Beat Walti*) ist es also höchste Zeit, dass sie rechnen lernt. Wenn man der eigenen Klientel im Laufe der Jahre Süssigkeiten verteilt, dann präsentieren sich Budget die Konsequenzen, das ist einfach so. Wir schenken Ihnen heute einen «Schokolator». Damit können Sie zusammenzählen, was Ihre Süssigkeiten gekostet haben. Es soll sie auch in Zukunft davon abhalten, als Zuckerbäcker Diät zu predigen. Ich danke Ihnen.

Die Detailberatung wird fortgesetzt.

§ 28 a Abs. 2

Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser, Roland Munz (in Vertretung von Sabine Ziegler in Verbindung mit Minderheitsantrag VIII. Schlussbestimmungen, Änderungen bisherigen Rechts):

² Die den Gemeinden anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Gemeindestrassen werden bis zur Erreichung eines Mindeststandards mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Dieser Mindeststandard wird in einer Verordnung geregelt, die vom Kantonsrat genehmigt wird.

Abs. 2 wird zu Abs. 3.

§§ 29 bis 32 werden aufgehoben.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Antrag möchte Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen bis zu einem Mindeststandard dem Strassenfonds belasten. Damit der Strassenfonds nicht ins Bodenlose fällt, sollen die Verkehrsabgaben massiv angehoben werden.

Die Mehrheit lehnt den Antrag ab, weil er den mühsamen Kompromiss des Finanzausgleichs zwischen den Gemeinden ins Wanken bringt, wenn jetzt die Strassen – auch in reichen Gemeinden – einfach so bezahlt werden. Ein Teil der Mehrheit möchte es auch nicht dem Kanton überlassen festzulegen, welche Mindeststandards da gelten, und befürchtet, dass der Kanton den Gemeinden nicht nur bezahlen, sondern auch massiv befehlen könnte. Sie wissen ja, «Wer zahlt, befiehlt». Ein anderer Teil der Mehrheit befürchtet eine Erleichterung

des Gemeindestrassenbaus durch diese Bestimmung. Für diesen Teil der Mehrheit sind auch Gemeindestrassen per se nicht immer erwünscht. Dann kann sich die Mehrheit nicht vorstellen, dass die massive Erhöhung der Verkehrsabgaben je akzeptiert würde. Nicht umsonst hat eine Schwesterkommission, die WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*), lange mit der Änderung des VAG (*Verkehrsabgabengesetz*) gerungen.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir Grünliberalen wollen, dass das Verursacherprinzip gilt. Die Strassenbenutzer, insbesondere die Automobilisten, verursachen die Kosten für die Strassen hauptsächlich, nicht nur für die Kantonsstrassen, auch für die Gemeindestrassen. Also müssen diese Mittel auch bei den Strassenbenutzern eingefordert werden. Damit alle Strassen aus dem Strassenfonds bezahlt werden, und zwar Bau und Unterhalt, braucht es diese Mittel, und dann können die Gemeinden die Steuerzahler allgemein entlasten.

Bei den Gemeinden wird ein Grossteil des Aufwands für Strassen aus den allgemeinen Steuermitteln bestritten. Die Gemeinden sollen hier aus dem Strassenfonds Gelder nehmen können. Es geht nicht an, dass die Allgemeinheit für die Gemeindestrassen aufkommen muss. Wir behandeln diese Vorlage und diejenige zum Verkehrsabgabengesetz in zwei Kommissionen, und zwar so, wie wenn sie nichts miteinander zu tun hätten. Wir wissen, dass das sehr wohl etwas miteinander zu tun hat, deshalb ist eine Erhöhung der Verkehrsabgaben hier der Weg, um den an die Wand gemalten dramatischen Abbau im Strassenfonds zu kompensieren. Wir stehen hinter dem Verursacherprinzip.

Die von uns errechneten Abgaben erscheinen zwar in der Tat hoch, aber sie sind auf das neue Verkehrsabgabengesetz abgestützt. Und es ist doch eigentlich interessant, einmal klar zu sehen, was die Strasseninfrastruktur kostet, wenn sie nicht irgendwo einfach in den Gemeindebudgets verschwindet. Diese Gelder, diese massiven Kosten wurden bislang einfach den Gemeinden und damit den Steuerzahlern auferlegt.

Wir haben hier diese Punkte – sie sind bekannt auch im Zusammenhang mit dem Steuergesetz – als konstruktives Referendum eingebracht, und wir Grünliberalen sind weiterhin davon überzeugt, dass dieser Weg der richtige ist. Der Antrag kommt also weder überraschend, noch sprengt er den Rahmen dieses Gesetzes. Inhaltlich ist

unser Anliegen hier am richtigen Ort. Und auch der Antrag auf Änderung des Verkehrsabgabengesetzes musste hier geschehen.

Wir bitten Sie, diesen Antrag noch einmal sauber zu überdenken und ihm dann zuzustimmen. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich glaube, die Mehrheitsverhältnisse zu diesem Antrag sind klar. Ich möchte deshalb meine Ausführungen in erster Linie so machen, wie wenn das Thema, das Anliegen weiter bewirtschaftet würde, beispielsweise mit einem konstruktiven Referendum. Die Fragen sind: Wer zahlt warum? Und wie viel? Und wozu? Und mit welchen Folgen? Die Fragen, wer bezahlt und wie viel, sind mit dem Antrag konkretisiert. Das Warum ist eigentlich auch offensichtlich. Es stellen sich allenfalls noch die Fragen, wozu und mit welchen Folgen.

Ralf Margreiter hat die verfügbaren GEFIS-Daten, also die Daten aus der Gemeindefinanzstatistik beim Statistischen Amt erfragt. Das sind die Daten, auf die wir uns heute abstützen. Was wir bekommen haben, sind Rohdaten aus zwei Jahrgängen. Die Zeit hat gefehlt, sie sauber zu bereinigen. Das liegt unter anderem daran, dass wir erst mit HRM2 (*Harmonisiertes Rechnungsmodell für die Kantone und Gemeinden*) eine wirklich vergleichbare Anlagebuchhaltung in den Gemeinden haben werden. Bei der Abgrenzung zwischen Unterhalt und Investition richten sich die Städte Winterthur und Zürich offensichtlich nach den Empfehlungen des Städteverbandes, was, so wie ich es verstanden habe, auch vom Amt für Verkehr begrüsst wird. Das ist aber nur schlecht vergleichbar mit den Abgrenzungen, wie sie von den anderen Gemeinden gemacht werden. Wir können heute mit einiger Sicherheit sagen, dass der Unterhalt der Gemeindestrassen irgendwo zwischen 200 und 250 Millionen Franken pro Jahr kostet. Bei den Investitionen sind wir deutlich über 100 Millionen, aber sicher unter 200 Millionen Franken. Hier ist die Genauigkeit sehr viel geringer. Wir kommen also auf eine Zahl in der Grössenordnung von 400 Millionen Franken pro Jahr. Für die heutige Diskussion reicht es, wenn wir annehmen, dass der Strassenfonds neu in der Grössenordnung von rund 400 Millionen Franken belastet würde.

Vom Prinzip her ist es eine alte Forderung im Rahmen der ökologischen Steuerreform, die Frage ist jetzt einfach, mit welchen Folgen. Was wir hier nicht wissen, ist, was wir unter «Mindeststandards» zu verstehen haben. Ich kann mich an Diskussionen in der KEVU erin-

nern, in denen die Meinungen in der Kommission sehr weit auseinandergehen. Und die Empfehlungen der Strassenbauer sind nicht wirklich Mindeststandards. Zudem ist diese Verordnung dann auch noch vom Kantonsrat zu bewilligen, das kann also dauern.

Wenn der Kanton finanziert – darauf hat Ruedi Menzi schon hingewiesen –, wird er entsprechend auch in die Gemeindeautonomie eingreifen. «Wer zahlt, befiehlt», ich denke, das gilt. Wir werden hier eine neue Verwaltungsabteilung aufbauen müssen, welche die Abrechnungen der Gemeinden für den Winterdienst et cetera kontrolliert, damit eben nur der Mindeststandard ausbezahlt wird. Es gilt ja das Prinzip der Gleichbehandlung, also das gleiche Recht für alle Gemeinden. Wenn es nach Hanspeter Haug geht, werden alle Gemeinden gleich schlecht behandelt. Ja, wir werden dann sehen, respektive es ist völlig offen, was unter diesem Mindeststandard zu verstehen ist.

Der Haken drei – das ist eigentlich das, was mich am meisten ärgert: Es wird ein Anreiz geschaffen, Gemeindestrassen auszubauen. Das wäre fatal. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um das Zweieinhalbfache hat eine Erfolgchance von unter null in einer Volksabstimmung, weshalb das eine eher virtuelle Diskussion bleibt. Wir haben im Vorfeld der Revision die Vorstösse unterstützt, welche eine saldoneutrale Revision des Verkehrsabgabengesetzes forderte. Jetzt reden wir über eine massive Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer bei einer tendenziellen Begünstigung des Strassenbaus. Da beschleichen uns doch Zweifel, nachdem es bisher zum Leistungsausweis eines grünen Politikers gehörte, dass er zumindest einmal im Leben eine Kommunalstrasse verhindert hat.

Eine Mehrheit der Grünen Fraktion konzentriert sich deshalb auf den Mehrheitsantrag der KEVU zum Paragrafen 31. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Ich mache es kurz. Die SP fordert schon seit mehr als zehn Jahren eine allgemeine Strassenrechnung. Wir fordern eine allgemeine Transparenz, damit wir wirklich auch wissen, welche Mittel für welche Form von Strassenbau ausgeschüttet werden. Leider wurden diese Rechnungen aus bürgerlichen Gründen – ich weiss auch nicht, warum, aber vermutlich wollen sie die Transparenz nicht haben – nie umgesetzt oder eingesehen. Jetzt, da die Nationalstrassen an den Bund gehen, haben wir doch ein bisschen mehr Zeit und können uns auch auf die Strassen konzentrieren, die auf dem Gebiet des Kantons sind, ob es nun Staatsstrassen oder Gemeindestrassen

sind. Das ist für uns zentral, weil wir immer wieder hören müssen, wie wenig Strassenbau gemacht wird und wie wenig gemacht wird für unsere Strassen.

Insgesamt kommen wir auf eine jährliche Summe von fast 400 Millionen Franken, die die Gemeinden einerseits für die Investitionen und andererseits für den Unterhalt ausgeben. Das ist nicht wenig. Das ist hauptsächlich nicht wenig, wenn Sie Gemeindepräsidentin oder Gemeindepräsident sind und wenn es um die Frage des Steuerfusses geht. Dieser Systemwechsel, den Benno Scherrer vorschlägt, ist nichts weniger und nichts mehr als eine Transparenz, eine deutliche Verursachergerechtigkeit und hauptsächlich das Arbeiten mit gleich langen Spiessen.

Unter Alt-Regierungsrätin Dorothee Fierz hat man schon erste Ansätze gemacht in Strassenstandards. Und die Baudirektion hat dies, also Unterlagen sind vorhanden, lieber Röbi Brunner (*Robert Brunner*). Es ist nicht nur die Frage «Wer mehr Geld hat, kann eine bessere Strasse erhalten», ganz im Gegenteil: Es gibt verschiedene Standards. Es gibt die Standards für die Städte, die vielleicht auch einen komplizierteren und dichteren Raum haben, und es gibt auch Standards für Überlandstrassen oder Strassen in weniger dicht besiedelten Gebieten. Wenn wir dies jetzt endlich einmal in eine Verordnung reintun können und wenn wir uns hier im Kantonsrat deutlich und klar werden, welche Art von Strasse, welche Art von Unterhalt zentral ist, dann können wir auch dieses – man kann sagen – Kunstbaugut erhalten, damit es nicht dazu führt, dass man, wenn man wenig Geld hat, nicht für den Unterhalt schaut, und wenn es viel hat, man wieder eine Reparaturarbeit machen muss. Klar, Röbi Brunner, es ist schon schön, wenn man eine Gemeindestrasse verhindern kann, aber es ist auch ganz blöd, wenn man hier jetzt sozusagen Strassen verlottern und untergehen lässt. Das sollte – das finde ich nichts als richtig – in eine zentrale Steuerung reingehen, und wir sollten auch anerkennen, was die Gemeinden gemacht haben mit den 400 Millionen. Das ist nicht wenig, und das ist auch nicht wenig, wenn es um die Steuergelder der Einwohnerinnen und Einwohner geht.

Diesen Systemwechsel begrüssen wir, und wir werden auch den Antrag von Benno Scherrer unterstützen.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): «Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul», als Gemeindepräsident will ich dies trotzdem

tun. Der Minderheitsantrag will trotz des im neuen Finanzausgleichsgesetz vorgesehenen demografisch-topografischen Lastenausgleichs die Gemeinden in einem zu definierenden Mindeststandard bei Bau und Unterhalt ihres Strassennetzes unterstützen. Dies hätte genau das zur Folge, was die Städte Zürich und Winterthur strikte ablehnen, nämlich mehr Mitspracherecht des Kantons. Eine Mitfinanzierung des Kantons am kommunalen Strassennetz hätte natürlich zwangsläufig diese Mitsprache zur Folge. Bei der Sanierung von Gemeindestrassen wird normalerweise nebst dem Strassenkörper auch die darunter liegende Infrastruktur erneuert, sie ist somit rein Sache der Gemeinde. Solche Vorhaben haben eine relativ lange Vorlaufzeit. Diese würde sich, müssen sich auch noch die kantonalen Instanzen damit befassen, noch länger.

Dieser Minderheitsantrag bringt eine weitere unnötige Aushöhlung des Strassenfonds. Er bringt einen höheren administrativen Aufwand, daraus folgend Mehrkosten, und er schränkt die Gemeindeautonomie auf dem kommunalen Strassennetz ein. Lehnen Sie mit uns diesen Minderheitsantrag ab.

Alex Gantner (FDP, Maur): Dieser Antrag unter Federführung der GLP stellt die ganze Finanzierung des Strassenwesens im Kanton Zürich auf den Kopf. Der Strassenfonds hat jährliche Einnahmen in der Grössenordnung von 350 bis 360 Millionen Franken. Nun sollen die den Gemeinden anfallenden Kosten für den Bau, also die Investitionen, und den Unterhalt der Gemeindestrasse bis zur Erreichung eines Mindeststandards mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt werden.

In seinem Schreiben vom 20. April 2011 an die KEVU beziffert der Regierungsrat diese jährlichen Aufwendungen mit 450 bis 500 Millionen Franken. Wir haben 400 Millionen Franken gehört von Robert Brunner, wir bewegen uns also in dieser Grössenordnung von mehreren 100 Millionen Franken. Das ist fast das Eineinhalbfache der jetzigen Ausgaben. Somit müssten auch die Einnahmen mehr als verdoppelt werden. Und der einzige Hebel, weil wir im Kanton die Kompetenz dazu haben, wäre eine massive Erhöhung der Verkehrsabgaben um den Faktor zwei bis drei. Das ist Verkehrsabgabenpolitik durch die Hintertür und zudem intransparent, unfair und aus Sicht der Gemeinden auch ungefragt.

Geschätzte GLP, was ihr verlangt, ist ein ungedeckter Check, den der Kanton jährlich zu leisten hat. Es ist bedauerlich, dass die GLP die

ökologische Steuerreform so mit der Brechstange einführen will. Das disqualifiziert einen wichtigen Stein oder Pfeiler eures Parteiprogramms. Das hat auch mit verantwortlichem politischen Handeln nichts zu tun, und bei einem Referendum wird die Bevölkerung nicht dumm sein und dies durchgehen lassen. Dieser Antrag hat das Zeug dazu, die ganze Finanzierung des Strassenwesens in einen Schockzustand zu versetzen. Die Folge davon ist eine politische Lähmung, ein Scherbenhaufen. Wir haben nun ein Finanzausgleichsgesetz, das zu wirken und zu leben beginnt. Dieser Antrag steht nicht im Einklang mit den Grundsätzen des FAG, weil es genau grundsätzlich keine zweckgebundenen Beiträge geben soll.

Was sind Mindeststandards? Können wir uns jemals auf solche einigen? Und dann sollen die jährlichen 450 bis 500 Millionen nach dem Giesskannenprinzip in die Gemeinden fliessen. Das tönt nach Zentralplanung, Lenkung, Egalisierung und Zentralisierung. Somit wird der Kanton abschliessend in die letzten und kleinsten Strassenprojekte von Gemeinden involviert. Somit muss sich der Kanton in den jährlichen Unterhalt der Gemeindestrassen einmischen. In anderen Worten: Die Gemeindestrassen sollen eigentlich kantonalisiert werden. Die Gemeinden werden weiter entmündigt. Habt ihr die Gemeinden gefragt, ob sie dies wirklich wollen, liebe GLP? Dieser Antrag ist ein Fass ohne Boden, absolut quer in der politischen Landschaft und ist konsequent abzulehnen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Es ist natürlich nicht so, dass die Finanzierung auf den Kopf gestellt würde, vielmehr wird die Finanzierung der Strassen endlich auf die Füsse gestellt. Auch die Gemeindeautonomie muss nicht negativ betroffen sein. Im Finanzausgleichsgesetz haben wir Instrumente eingeführt, Instrumente entwickelt, die den Gemeinden Gelder zusprechen und ihnen den Handlungsspielraum geben. Ähnliche Instrumente liessen sich auch für den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen entwickeln. Das ist nicht das Problem. Das einzige Problem ist die möglicherweise mangelnde Fantasie.

Ob jetzt die Verkehrsabgaben schlechter sind oder die Finanzierung über allgemeine Steuermittel, darüber kann man tatsächlich geteilter Meinung sein. Aber es ist natürlich nicht so, dass es deshalb irgendwie teurer oder schlechter wird, sondern es ist einfach so, dass die Leute, die Hauptbenutzer der Strassen, diese ganz klar bezahlen und nicht die

Gemeinden. Für die Bürger ist es ein Nullsummenspiel, weil dadurch natürlich die Steuern in den Gemeinden gesenkt werden können.

Bitte stimmen Sie dem Antrag zu. Schauen Sie einmal in die Zukunft und seien Sie einmal innovativ!

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte mich einfach gegen die Aussage wehren, dass die Mindeststandards bereits schon bekannt seien. Dem ist nicht so, das wäre ja ein politischer Prozess. Ich war für kurze Zeit einmal Besitzer einer Privatstrasse, wenig benützt. Ein Nachbar konnte sich nicht an das Tempo halten. Entsprechend habe ich dann eine Verkehrsberuhigung mit Schlaglöchern gemacht (*Heiterkeit*). Das war sehr kostengünstig. Ich denke, das fiel nicht mehr unter Mindeststandard. Ich habe in meiner Gemeinde zehn Jahre um Mindeststandards in einem Quartierplan gekämpft. Also hier sind Bandbreiten vorhanden, in denen man sich bewegt. Es ist nicht so, dass das einfach klar wäre.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Ich möchte die Diskussion nochmals zurückführen: Wir reden hier über das Strassengesetz des Kantons Zürich. Es geht um unsere Hauptverkehrsachsen. Und wenn ich die Diskussion verfolge und den Antrag genau lese, kommt es mir vor wie ein Gemeindestrassen-Förderungsprogramm. Ich möchte drei Punkte erwähnen, die mir wichtig sind bei der Güterabwägung:

In der Vernehmlassung zum Strassengesetz hat keine Gemeinde diese Forderung aufgestellt. Und ich denke, es wäre ein Eingriff in die Gemeindeautonomie, der nicht nötig ist. Zum Zweiten: Ich bin auch erstaunt, dass man jetzt eine kantonale Verordnung fordert, die dann in den Städten Winterthur und Zürich die Standards festlegen wird. Und zum Dritten – und das ist für mich das Hauptargument: Dieser Rat hat noch vor nicht allzu langer Zeit ein Finanzausgleichsgesetz beraten. Nach zehnjähriger Vorlaufszeit hat man das auf die Schiene gestellt. Das Volk hat es für gut befunden, und jetzt will man die Finanzströme in der Höhe von 400 Millionen ganz neu aufteilen. Ich finde das politisch unredlich. Darum bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser mit 114 : 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Zwischentitel vor § 29

§§ 29 und 30

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 31 Kostenanteile für Gemeindestrassen

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi:

§ 31. Die Einzelheiten werden durch Verordnung geregelt, die der Genehmigung durch den Kantonsrat bedarf.

Tritt die im Finanzausgleichsgesetz (Vorlage 4582) vorgesehene Aufhebung von § 31 in Kraft, bevor diese Gesetzesänderung in Kraft tritt, fällt die hier vorgesehene Änderung von § 31 dahin.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir werden hier von den politischen Gegebenheiten überholt. Wie schon mehrmals angedeutet wurde, ist das Finanzausgleichsgesetz, FAG, ein wichtiger Teil auch dieser Vorlage. Das Finanzausgleichsgesetz wurde ja vom Volk angenommen. Und wie wir letzten Montag gehört haben, tritt es per 1. Januar 2012 in Kraft. Wie Sie sehen können, ist es auch beim Minderheitsantrag klar, dass wenn das Finanzausgleichsgesetz wie vorgesehen in Kraft tritt, die Paragraphen 31 und 32 aufgehoben werden. Sie können das in der Vorlage des Finanzausgleichsgesetzes, der Vorlage 4582, nachlesen auf Seite 18 litera g zum Gesetz über den Unterhalt der öffentlichen Strassen. Dort werden nämlich die Paragraphen 29 und 30 neu formuliert und die Paragraphen 31 und 31 aufgehoben. Für aufgehobene Paragraphen irgendetwas zu verlangen macht in diesem Zeitpunkt also keinen Sinn mehr, darum ziehe ich den Minderheitsantrag zurück.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Lorenz Habicher hat seinen Minderheitsantrag zurückgezogen. Möchte Robert Brunner trotzdem noch das Wort hierzu? Doch, er will es und er hat es.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Einfach zuhänden der Redaktionskommission. Ich habe die Argumentation einmal mehr nicht ganz

verstanden, schon das letzte Mal wurde mit der Aufhebung argumentiert. Die Formulierung ist so: Die Passage aus dem Finanzausgleichsgesetz «Paragrafen 31 und 32 werden aufgehoben» wird durch etwas Neues ersetzt. Paragraf 31 kommt als neu wieder rein. Das ist die Absicht der KEVU. Wir mussten das so kompliziert formulieren, weil das Finanzausgleichsgesetz noch nicht in Kraft gesetzt ist. Aber wenn Sie dem zustimmen, wird dieser Paragraf 31 wieder reinkommen. Das ist die Absicht der KEVU zuhanden der Redaktionskommission. Wenn wir es nicht richtig formuliert haben, dann hat die Redaktionskommission halt etwas Arbeit.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Das würde Bernhard Egg dann freuen.

Keine weiteren Bemerkungen, genehmigt.

§§ 32 und 32 a

Zwischentitel vor § 33

2. Leistungen Dritter

3. Grundeigentümerbeiträge

§§ 33 a, 33 b, 33 c, 33 d, 37 und 43

§ 44 Abs. 1 Einbezug in die kantonale Planung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 44 Abs. 2

Minderheitsantrag von Lorenz Habicher:

² *Die Anträge der Städte werden berücksichtigt, sofern sie der Richtplanung und den kantonalen Interessen entsprechen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ausreichen.*

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich kann es kurz machen: Der Minderheitsantrag möchte die kantonalen Interessen und die Richtplanung den Städten als zwingenden Massstab mitgeben. Die Mehrheit lehnt dies ab, weil eine ausreichende Interessenwahrung des Kantons auch mit der weniger rigiden Formulierung gegeben ist. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Dieser Minderheitsantrag macht eigentlich nichts anderes, als den ursprünglichen regierungsrätlichen Antrag aufrechtzuerhalten. Wir haben das in der KEVU besprochen, und es geht ja darum, dass wir eine positive Formulierung finden. Wenn man Interessen vertreten soll oder den Interessen entsprechend handeln soll, dann soll man das auch positiv formulieren. Wenn wir jetzt sehen, wie der Minderheitsantrag lautet, dass die Anträge der Städte berücksichtigt werden, sofern sie der Richtplanung und den kantonalen Interessen entsprechen und die zur Verfügung stehenden Mittel ausreichen, dann ist das eigentlich eine schlanke Gesetzgebung, eine transparente Gesetzgebung und das Richtige, nachdem wir Paragraph 8 bereinigt haben. Denn in Paragraph 8 haben wir ganz klar gesagt, wer plant und auf welcher Ebene geplant wird. Darum brauchen wir jetzt nur den Absatz 2 noch in positiver Art und Weise zu berücksichtigen, damit die Richtplanung und die kantonalen Interessen auch gewahrt werden. Die Anträge der Städte werden ja berücksichtigt, das steht. Und es steht nicht: Sie werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Ich bitte Sie, dieser Formulierung zuzustimmen. Denn die Formulierung der KEVU sagt «sofern sie den kantonalen Interessen nicht widersprechen», das ist ein Unding. Ich glaube nicht, dass wir eine Berücksichtigung der Anträge wollen, wenn sie nicht widersprechen, sondern wir wollen eine Berücksichtigung, wenn sie entsprechen. Ich denke, Sie können hier guten Mutes und auch guten Herzens und guten Willens mir zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Von mir aus können Sie stimmen, wie Sie wollen. Das bedeutet überhaupt nichts. Mich hat schon der Passus «der kantonalen Interessen» geärgert. Das ist schon eine Wischiwaschi-Formulierung. Und es ist selbstverständlich, dass es sich um Strassen vom Richtplan handelt, sonst wären sie ja keine Strassen von überkommunaler Bedeutung.

Also machen Sie, was Sie wollen! Der Antrag der KEVU ist aber kürzer. Darum – Sie sind ja immer für schlanke Regelungen – ist dieser Antrag besser.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 115: 53 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

§ 44 Abs. 3

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§§ 45 Projektierung und 45a Projektgenehmigung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Hier liegt ein Minderheitsantrag von Robert Brunner vor. Dieser Minderheitsantrag steht in Verbindung mit den Folgeanträgen zum Paragrafen 46 Absatz 2 und Streichung der Paragrafen 3 und 5 der Übergangsbestimmungen bei Ziffer römisch VIII.

Minderheitsantrag von Robert Brunner, Marcel Burlet (in Verbindung mit den Minderheitsanträgen zu § 46 Abs. 2, VIII. Schlussbestimmungen, Übergangsbestimmungen §§ 3 und 5):

*Projektierung
und Projektge-
nehmigung*

§ 45. ¹ *Die Städte arbeiten die Projekte für Strassen mit überkommunaler Bedeutung aus. Sie geben der Direktion sowie den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und Begehren zu stellen.*

² *Die Projekte werden durch die Städte festgesetzt. Für das Verfahren gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Projektfestsetzung. Der Entscheid kann beim Regierungsrat angefochten werden.*

³ *Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat. Mit dem Genehmigungsgesuch ist darzulegen, ob und in welcher Weise den Begehren gemäss § 45 Abs. 1 Rechnung getragen werden konnte.*

⁴ *Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.*

§ 45 a.

b. Ausnahme

¹ *Vorhaben, deren Finanzierung gemäss § 47 Abs. 1 voraussichtlich eine Ausgabenbewilligung des Kantonsrates erfordert, werden von den Städten in Zusammenarbeit mit dem Kanton projektiert. Die Städte führen das Verfahren gemäss § 13 durch.*

² *Die Städte setzen solche Projekte nach der Ausgabenbewilligung fest. Die Genehmigung der Projekte erfolgt durch den Regierungsrat. Im*

Übrigen gilt das Verfahren nach § 45.

³ *Mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt.*

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Dem Antrag der Regierung und der Mehrheit der Kommission liegt die Projekt-Governance mit den Städten zugrunde. Diese hat sich in der Praxis bewährt. Wenn die Stadt ein Projekt ausarbeitet, an das der Kanton grosse Beiträge zu leisten hat, soll dieser bereits in die Vorprüfung einbezogen werden; nicht erst dann, wenn viel Planungsgeld geflossen ist. Es geht um überkommunale Strassen, also um grosse Projekte.

Der Antrag stellt den angestrebten Paradigmenwechsel in der Planung überkommunaler Strassen grundsätzlich infrage. Deshalb lehnt die Mehrheit diesen Antrag ab. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der wesentliche Unterschied zwischen der Formulierung des Regierungsrates und der Formulierung der Städte – es ist ja wiederum ein Antrag, der von den Städten Zürich und Winterthur eingereicht wurde – liegt darin, dass die Federführung bei der Projektierung eben tatsächlich bei den Städten bleibt. Benachbarte Gemeinden, die benachbarte Planungsregion sowie die betroffenen Direktionen werden gemäss dem heute funktionierenden Projekt-Governance-Papier in die Projektierung einbezogen. Es gibt heute keine zusätzliche Vorprüfung durch die Direktion. Die Direktionen sind ja bereits in die Projektierung einbezogen. Also braucht diese zusätzliche Vorprüfung mehr Zeit. Das heisst, die Projektierungsdauer wird verlängert. Ich sage jetzt nicht und habe das auch beim Eintreten nicht gesagt, dass dann der heutige Effizienzgewinn der Städte bei der Baukoordination völlig vernichtet würde. Es ist aber einfach so, dass es Unterhaltsarbeiten gibt in der Infrastruktur, die zeitsensibel sind. Und wenn eine Projektierungsdauer länger geht, werden die halt rausgebrochen. Das heisst, ein Teil der Baukoordination wird eher nicht mehr stattfinden, entsprechend werden Sie mehr Baustellen haben. Das ist das Gegenteil von Effizienz. Und beim Folgeantrag, den wir ja auch gleich abhandeln, da geht es dann darum, dass die Projektierung in der Pauschale drinbleibt. Danke.

Regierungsrat Ernst Stocker: Aus unserer Sicht ist dem nicht so. Die Baukoordination wird stattfinden, aber der Vorlauf wird anders sein, indem der Kantonsrat aufgrund des Antrags der Regierung einen Kreditbeschluss und einen Planungsbeschluss festsetzt und dann die Städte ihre Projekte fortsetzen können. Man kann es noch x-mal wiederholen: Die Koordination findet statt. Ich denke nicht, dass es eine Verzögerung geben wird; das will die Stadt nicht, das wollen wir nicht, das will gar niemand. Wir haben genug Baustellen in dieser Stadt, und ich versichere Ihnen: Wir sind sicher nicht interessiert an mehr Baustellen.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Robert Brunner gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 92 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Sie haben somit auch die Folgeanträge abgelehnt.

§§ 46 a und 46 b

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 41 Abs. 1 d. Ausnahmen

Minderheitsantrag von Lorenz Habicher:

§ 47. ¹ Die Ausgaben für folgende Vorhaben werden von dem nach Finanzhaushaltrecht zuständigen kantonalen Organ bewilligt:

a. Vorhaben, deren Kosten zulasten des Kantons 3 Mio. Franken übersteigen,

b. Planung und Projektierung von Vorhaben, wenn die Kosten zulasten des Kantons Fr. 150 000 übersteigen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Hier geht es darum, ab welcher Höhe der Kosten zulasten des Kantons die Städte einbezogen werden, oder besser gesagt, ab welcher Höhe der Kanton die Städte einbeziehen muss. Es ist so, dass klarerweise kleine Projekte in den Städten auch ausgeführt werden können. Und wir schauen hier ja eigentlich nicht auf die Projektierungskosten für Werkleitungsbau oder für Strassengestaltung, die sowieso im Budget der Städte bleibt, sondern es geht hier nur um den Kostenanteil des Kantons. Wenn Sie sehen, dass die Kommission hier eine Verdoppelung haben möchte, das heisst bei Vorhaben, deren Kosten zulasten des Kantons 6 Millionen Franken übersteigen – bei meinem Minderheitsantrag geht es um 3 Millionen Franken –, werden die Städte einbezogen. Und bei Projektierungskosten von 150'000 Franken bei meinem Antrag oder 300'000 Franken geht es um sehr wenige Projekte, die rein im Strassenbau diese Projektierungsschwelle oder diese Kostenschwelle übersteigen. Wir haben in der KEVU auch über die entsprechende Liste diskutiert. Ich habe es beim Eintreten schon gesagt: Die Stadt Zürich war nicht einmal fähig, die entsprechende Projektliste vorzulegen. Sie hat ein paar Projekte vorgelegt, konnte aber nicht auftrennen, welche Kosten für Werklei-

tungsbau und Gestaltung schon immer bei ihr bleiben und eigentlich ausgerechnet werden müssten und welche Kosten wirklich zulasten des Kantons fallen.

Eine höhere Grenze der Projektierung und der Kosten hat einfach zur Folge, dass der Kanton bei gewissen Projekten, die er jetzt bewilligen oder genehmigen könnte, aussen vor steht. Es ist also so: Sie wollen hier dem Kanton Kosten auferlegen, ohne dass Sie mitsprechen. Ich denke, wir sollten die Hürde da relativ tief ansetzen und die Projektierungskosten anschauen. Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen, denn das ist der ursprüngliche Antrag auch der Regierung, die begründet hat, wieso diese Hürde eingebaut werden muss, und die auch begründet hat, wieso eine höhere Hürde sozusagen keinen Sinn mehr macht. Natürlich kann man die Hürde höher ansetzen, es wäre aber für den Kanton fatal, dieses Instrument aus der Hand zu geben.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu Paragraf 47 zu unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): 15 Sitzungen hat das Strassengesetz in der KEVU erlebt. Ein Jahr lang haben wir an Kompromissen gefeilt. Die vorliegende Thematik, die 6-Millionen-Grenze für die Kreditausgaben und die 300'000 Franken für die Projektierungskredite, ist einer der wesentlichen und zentralen Punkte eines Kompromisses in diesem Strassengesetz. Die vernünftigen Kräfte dieses Kantonsrates haben gemerkt, dass eine Strassenprojektierung unter 300'000 Franken fast nicht möglich ist und dies gerade in der komplexen Situation in der Stadt Zürich zu einem Projektierungsstopp führen würde und man sozusagen eine ganze Planungsabteilung in der Stadt Zürich schliessen müsste. Es würde nicht vorwärtsgehen, wenn es um Themen der Strassen oder der Verkehrslenkung und der Qualitätserhöhung geht.

Die 6-Millionen-Grenze bei der Kreditvorgabe haben wir ganz bewusst aus dem Grund gewählt, dass dies die Kompetenzgrenze des Kantonsrates ist. Höhere Ausgaben können wir, wie Sie alle wissen, dem Referendum unterstellen. Was wir haben, ist also nicht irgendwie ein Sondergesetz. Was wir hier haben, ist eine vernünftige Grösse für eine Planung in den dichten Räumen der Stadt Zürich oder eigentlich, wie wir heute im Tagesanzeiger gelesen haben, des Agglomerationsraums der Stadt Zürich. Ich bin sehr gespannt, wie Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker nach dem Kompromiss vom letzten Freitag oder nach den Aussagen des Tagesanzeigers von heute früh reagiert. Ich meine, dass der Herr Volkswirtschaftsdirektor sehr deutlich hinter die-

sen zwei Grenzen steht. Er sieht, dass die Anzahl Projekte, die die Grenze von 6 Millionen überschreitet, wesentliche grosse Projekte sind, die sowieso in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich ausgearbeitet werden müssen und somit eigentlich die Grundsätze des Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt Zürich oder besser gesagt für den Agglomerationsraum Stadt Zürich gedeckt werden können. Alles andere, geschätzte – ich weiss nicht mal, ob man «geschätzte» sagen soll (*Heiterkeit*) –, aber geschätzte SVP, kann man ja eigentlich wirklich nur in den Schrank der populistischen Annahmen setzen und hat sehr wenig mit Kompromiss-Finden, hat sehr wenig mit Integriertem Mobilitätsmanagement zu tun. Ich muss sagen, das gehört doch zum letzten Jahrhundert, und wir sind doch im 21. Jahrhundert.

Ich bitte alle, diesen Antrag zu unterstützen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Manchmal ist fast interessanter, was nicht gesagt wird, als was gesagt wird. Lorenz Habicher hat eben gerade gesagt, sein Antrag entspreche dem ursprünglichen Antrag der Regierung. Das mag richtig sein. Aber er hat nicht gesagt, dass eine klare Mehrheit der Kommission und auch die Regierung sich hinter den Kommissionsantrag, diesen Kompromiss stellen können. Ich bitte Sie, diesem Kommissionsantrag zuzustimmen. Es ist eigentlich schade, die gute Kommissionsarbeit hier wieder zu hinterfragen, die wir über eine so deutliche Mehrheit erreicht haben. Unterstützen Sie bitte den Kommissionsantrag.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Eine kleine Korrektur zu Lorenz Habicher: Wir hatten natürlich sehr wohl schlussendlich eine bereinigte Liste der Stadt Zürich. Wir hatten auch eine Liste der Stadt Winterthur. Und wir konnten uns ein Bild machen, was Sinn macht und was nicht. Da hat halt die Mehrheit der KEVU etwas anderes beschlossen, als du das möchtest. Das Problem liegt vielleicht auch darin, dass die SVP hier via Kantonsrat die Stadt Zürich guillotiniert will, weil ihr es nicht schafft, Stadträte zu stellen in dieser Stadt, um eure Wünsche durchzusetzen. Aber das ist euer Problem. Ich möchte einfach noch daran erinnern, dass die ganz grossen «Kisten» sowieso nie reinkommen, denn das sind des Öfters – wie die Hardbrücke – gebundene Kosten und fallen so oder so zwischen Stuhl und Bank. Danke.

Alex Gantner (FDP, Maur): Diesen Paragraphen sollten oder müssten wir eigentlich in Zusammenhang mit Paragraphen 8 und 45 sehen, wo die Kompetenzen zwischen dem Kanton und den beiden Städten oder Städten allgemein klar definiert worden sind. Ich glaube, hier haben wir den regierungsrätlichen Vorschlag auch entsprechend sanktionieren können. In diesem Bereich bietet die FDP Hand für diesen Kompromiss. Die Forderungen der Städte waren zu Beginn wesentlich grösser, man sprach sogar von 10-Millionen-Franken-Kompetenzen. Wir verstehen auch, dass der Volkswirtschaftsdirektor und die Regierung mit diesem Kompromiss leben können. Wir glauben, das ist eine schlanke, gute, effiziente Lösung, um hier vorwärts zu machen.

Wir unterstützen den Antrag der KEVU.

Regierungsrat Ernst Stocker: Zur Transparenz ganz kurz: Der Regierungsrat hat sich dem Kommissionsmehrheitsantrag angeschlossen und auf die Agglomerationsprogramme oder -konzepte möchte ich heute Morgen nicht eintreten, weil es meine Zielsetzung ist, das Strassengesetz fertig zu beraten. Besten Dank.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 110 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

§ 47 Abs. 2 und 3

§§ 48, 53, 54, 56 und 57

VII. Nationalstrassen

§§ 58 a, 58 b, 58 c und 58 d

VIII. Schlussbestimmungen

§§ 59–62

II. und III.

§§ 1–6

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Über den Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser haben wir bereits abgestimmt.

Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in circa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer IV und Teil B der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

14. Änderung des Strassengesetzes (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2008 zur Behördeninitiative KR-Nr. 145/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4494**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Behördeninitiative des Gemeinderates Zürich verlangte, dass beim Nationalstrassenbau im Falle von Umfahrungen zusammen mit dem Baubeschluss Kompensationsmassnahmen beschlossen werden, die den Transitverkehr zwingend auf die Umfahrung lenken. Diese Massnahmen seien auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Nationalstrasse in Kraft zu setzen.

Die Behördeninitiative stammt aus der Zeit der Westumfahrung und nahm damalige Ängste und Befürchtungen der Stadt Zürich auf. Die Westumfahrung steht inzwischen. Die Stadt Zürich wurde merklich entlastet – auch dank den flankierenden Massnahmen. Der Tatbeweis, dass das klappen kann, ist erbracht.

Das verabschiedete Strassengesetz regelt die bewährte Zusammenarbeit von Städten, Gemeinden und Kanton, sodass dem Anliegen

Rechnung getragen ist. Die KEVU empfiehlt die Behördeninitiative mit 15 zu null Stimmen zur Ablehnung.

Detailberatung

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 137 : 1 Stimmen (bei 9 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Behördeninitiative 145/2006 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

15. Änderung des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (*Reduzierte Debatte*)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2008 zur Behördeninitiative KR-Nr. 144/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Mai 2011 **4493**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Eintreten auf die Vorlage ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Hier kann der Rat es sich einfach machen: Der Kanton ist seit dem 1. Januar 2008 nicht mehr für Nationalstrassen zuständig. Die Behördeninitiative ist somit gegenstandslos. Der Rat kann diese Behördeninitiative also nur noch ablehnen. Danke.

Detailberatung

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Behördeninitiative 144/2006 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

16. Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 bei der Wiedereröffnung der vierspurigen Autobahn (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 26. Januar 201 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 385/2009 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 28. Juni 2011 [4765](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Das Wort hat der Präsident der KEVU, Ruedi Lais, Wallisellen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Ich verzichte.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Der Regierungsrat wurde aufgefordert, zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau dafür zu sorgen, dass der Schwerverkehr aus Richtung Singen/Ramsen nach der Neueröffnung der A4 mit geeigneten, wirksamen Massnahmen auf der vierspurigen Schnellstrasse kanalisiert wird. Die Gemeinden im Zürcher Weinland müssen durch die sanierte und erweiterte A4 dauerhaft vom LKW-Transitverkehr, insbesondere aus dem Süddeutschen Raum, entlastet werden, ich betone den Transitverkehr.

Der Schwerverkehr durch Basadingen–Thurgau–Trüllikon–Zürich, Waltalingen–Zürich und Ossingen nimmt immer mehr zu. Nebst dem Schwerverkehr nimmt der Personenverkehr in den letzten Monaten wegen deutscher Pendler an die Arbeitsplätze in der Agglomeration Zürich zu. Die A4 verbindet den Süddeutschen Raum und den Kanton Schaffhausen mit der A1 und damit mit der Wirtschaftsmetropole Zürich sowie der transalpinen Nord–Süd-Achse.

Gemäss Sachplan Verkehr des Bundesrates vom 26. April 2006 ist die A4 Teil des Grundnetzes der Nationalstrassen, das unter anderem der Durchleitung des internationalen Transitverkehrs dient. Es entspricht somit der Funktion, den Transitverkehr aufzunehmen. Das gilt umso mehr nach dem Ausbau der N4. Mit dem Ausbau dieser Achse wird dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nur zum Teil Rechnung getragen.

Der Regierungsrat ist mit der Stossrichtung des Postulates im Grundsatz einverstanden. Gleichzeitig ist jedoch zu betonen, dass das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf den im Postulat bezeichneten Staatsstrassen mit rund 5000 Fahrzeugen pro Tag eher gering ist im Quervergleich. Eine neue Statistik des Zollinspektorates – und die ist wirklich ganz neu in den Schaffhauser Nachrichten publiziert worden – zeigt jedoch deutlich eine Steigerung auf: bei den Einfuhren um rund 10 Prozent im Jahr 2010 und bei den Ausfuhren im Jahr 2011 von 20 Prozent. Wichtig ist uns, dass in Thayngen die dritte Fahrbahn für eine reibungslose Abfertigungslinie möglichst schnell umgesetzt und gebaut wird. Sollten sich die Abfertigungszahlen am grenznahen Übergang in Ramsen in nächster Zeit deutlich erhöhen, wird der Regierungsrat die Angelegenheit zusammen mit den Nachbarkantonen neu prüfen.

Die Weinländer Kantonsräte werden das Vorgehen und die Massnahmen der Regierungen der Kantone Thurgau, Schaffhausen und Zürich zusammen mit den Kantonsräten und den betroffenen Gemeinden in den Nachbarkantonen in den kommenden Monaten genau überprüfen und werden zum gegebenen Zeitpunkt einen neuen Vorstoss einreichen.

Das Geschäft ist für uns vorübergehend erledigt, das Postulat kann zum heutigen Zeitpunkt abgeschrieben werden. Danke.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ich nehme das Erfreuliche vorweg: Wir haben einen vergleichsweise sorgfältigen und informativen Be-

richt erhalten, dafür bedanke ich mich. Erfreulich ist auch, dass die Umlenkungsabsicht – der Schwerverkehr gehört auf die neu eröffnete A4 – bei allen Beteiligten klar ist. Verständnis wird im Bericht auch für die Situation des besonders betroffenen Dorfes Trüllikon geäußert. Mein Gesamtkommentar ist aber trotzdem: Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube. Wir haben es mit reinen Lippenbekennnissen zu tun, die sogar leicht heuchlerisch sind. Besonders deutlich wird das in den Schlussfolgerungen: Es gibt keinen Handlungsbedarf und es gibt auch keine angemessenen Handlungsmöglichkeiten. Zufrieden sind wir im Weinland mit dieser Antwort natürlich nicht.

Erstens: Das Problem der Durchfahrt durch mehrere Dörfer, vor allem aber durch das hochsensible Trüllikon, wird verharmlost. Zwischen acht und zehn Uhr am Morgen passiert alle zwei Minuten ein schwerer Lastwagen das Dorf, genau dann, während die Trülliker Kindergarten- und Schulkinder im Dorf – notabene ohne Trottoirs – unterwegs sind. Die engen Verhältnisse, das Fehlen der Trottoirs führen zu hoch problematischen Situationen auf dem Buckel der Verkehrsschwächsten. Die Hauptstrasse durch Trüllikon vor allem ist für diesen Verkehr schlicht und einfach nicht geeignet.

Zweitens – Martin Farner hat es schon erwähnt, ich kann es konkretisieren: Die Zahlen zum grenzüberschreitenden Schwerverkehr im Bereich Thayngen/Ramsen, die im Bericht vorgeführt werden, sind veraltet. Im Gegensatz zum Bericht ist das Wachstum bereits 2009/2010 massiv. Die Anzahl Lastwagenfahrten Richtung Schweiz beim Zollamt Ramsen sind um 7 Prozent gewachsen. Die Weinländer Delegation des Kantonsrates hatte Ende August Gelegenheit zu einem Ortstermin an beiden Grenzübergängen in Thayngen und in Ramsen. In Ramsen ist der Ausbau zugunsten des Schwerverkehrs in vollem Gang. Die Abfertigung wird nach Abschluss der Arbeiten in wenigen Wochen bequemer und rascher sein. Ramsen – und Ramsen ist das Problem für das Weinland – wird damit attraktiver. Der Ausbau Thayngen lässt auf sich warten, ist erst projektiert. Eine dritte Abfertigungsspur, die Entlastung bringen könnte, wird frühestens im nächsten Jahr in Angriff genommen. Wir müssen also mit einem weiteren raschen Anstieg der Grenzübertritte beim Zollamt Ramsen ab nächstem Jahr rechnen. Nach dem Bericht der Regierung geht jeder zweite zusätzliche Lastwagen, der Ramsen passiert, durchs Weinland, durch diese für die Dörfer untragbare Verkehrssituation.

Einmal mehr – und das ist mein dritter Punkt – möchte ich Kritik am Bund äussern. Der Bund baut einerseits für mehr als 150 Millionen

Franken eine Mini-Autobahn durchs Weinland, unter anderem mit der Begründung, der Schwerverkehr müsse kanalisiert werden. Gleichzeitig fördert aber die Zollverwaltung, eine weitere Abteilung dieses Bundes, den falschen Zollübergang und macht damit alles, um die Kanalisierung eben nicht zum Durchbruch zu bringen.

Dass viertens die Regierung auf die Einsetzung einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe verzichtet, ist nicht nachvollziehbar. Nachdem die Regierung ihre Arbeit also nicht macht und nicht machen will, bleibt wohl nur Hilfe zur Selbsthilfe. Wir werden im Weinland dranbleiben und hoffen, dass sich die betroffenen Dörfer zur Wehr setzen werden.

Konrad Langhart (SVP, Oberstammheim): Der Bericht des Regierungsrates und die eigenen persönlichen täglichen Wahrnehmungen vor Ort decken sich weitgehend, die gelieferten Zahlen sind nachvollziehbar. Es gibt tatsächlich anderswo im Kanton Ortschaften mit weit höheren Schwerverkehrsfrequenzen. Das eigentliche Problem in einigen Weinländer Dörfern ist denn auch weniger die absolute Zahl der Lastwagendurchfahrten, sondern mehr der Umstand, dass unsere Dorfstrassen einst für Pferdefuhrwerke dimensioniert wurden – und nicht für 40-Töner.

Lastwagenfahrverbote sind keine Lösung. Wir würden damit in erster Linie den regionalen Verkehr und die lokale Wirtschaft behindern. Verbesserungen können allenfalls bauliche Massnahmen bringen, sei dies durch Anpassungen in den Ortschaften selbst oder durch Umfahrungsstrassen. Kurzfristig muss sichergestellt werden, dass der zusätzliche internationale Schwerverkehr über den Zoll in Thayngen abgewickelt wird und die Kapazitäten dort entsprechend angepasst werden. Nicht ausgebaut werden darf der Zoll in Ramsen. So kann wenigstens ein Teil des Transitschwerverkehrs auf die A4 gelenkt und von den engen Dorfdurchfahrten ferngehalten werden. Langfristig muss wohl eine Ostumfahrung in Schaffhausen mit einer Anbindung an die A4 realisiert werden.

Die Forderungen der Postulanten sind gut gemeint, aber ohne markante Einschränkungen für die lokale Wirtschaft so nicht umsetzbar. Ich bitte Sie, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich will da dem Weinländer Quartett nicht dreinreden, aber wenn Sie schon alle dranbleiben möch-

ten, dann einfach nochmals den Hinweis, den ich schon bei der Überweisung dieses Vorstosses gemacht habe: Es macht absolut keinen Sinn, dass diese Route in der eidgenössischen Hauptstrassenverordnung aufgeführt ist. Und dann hat sich halt der Kanton respektive der Regierungsrat auch dafür einzusetzen, dass diese Route dort gestrichen wird. Der Herr Regierungsrat ist hier nicht der gleichen Meinung wie ich, aber wenn das von eurer Seite gefordert würde, bekommt das vielleicht ein etwas anderes Gewicht. Und dann können wir tatsächlich über Massnahmen sprechen.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Der Regierungsrat beschreibt in seiner Antwort aufgrund von Zahlenmaterial die Situation im Weinland, meine Vorredner haben die Situation auch zusammengefasst. Verglichen mit den Verkehrsbelastungen von anderen Ortschaften im Kanton Zürich lösen die in den Ortschaften des Weinlands erhobenen Zahlen keinen dringlichen Handlungsbedarf aus. Aufgrund der Reaktion aus der Region ist allerdings davon auszugehen, dass die Lastwagen in diesem vom Strassenverkehr eher schwach belasteten Dörfern stark auffallen, vor allem da sie konzentriert während der verkehrsschwächeren Vormittagsstunden auftreten und weil es sich oft um grössere Fahrzeuge aus dem EU-Raum handelt.

Von den möglichen Handlungsoptionen beurteilt der Regierungsrat keine als angemessen, was uns ein bisschen erstaunt. Zusammen mit den Kantonen Thurgau und Schaffhausen soll die Situation weiter beobachtet werden. Bei Bedarf wird der Kanton seine Anliegen der gemischten Kommission Deutschland–Schweiz für grenzüberschreitende Strassenfragen vorlegen. Wir unterstützen alle Bemühungen in Richtung Kanalisierung des Schwerverkehrs sowie die zielführende Zusammenarbeit mit den Kantonen Thurgau und Schaffhausen und werden in diesem Sinne das Postulat abschreiben.

Regierungsrat Ernst Stocker: Diese Postulatsantwort wurde jetzt etwas kritisiert, ja, man hat gesagt, wir machen nichts. Ich möchte einfach darauf hinweisen: Wenn ich die Zahlen sehe und im Gleichschritt auch die Ängste der Bevölkerung ernst nehme, dann muss ich einfach sagen: In Trüllikon, Markus Späth, liegt der durchschnittliche Lastwagenanteil bei 7,4 Prozent, in absoluten Zahlen haben wir 80 bis 100 LKWs in Trüllikon. Das gilt es nicht zu «vernüütigen», sage ich jetzt mal, aber wenn wir es vergleichen – auch die Gesamtverkehrszahl von

3000 Fahrzeugen auf unseren anderen kantonalen Strassen, dann muss ich einfach sagen: Die Belastung ist klein, ist nicht hoch, ob- schon das wahrscheinlich in so einem Bauerndorf anders wahrge- nommen wird; das kann ich verstehen. Aber wir haben auch nicht ge- sagt, wir machen nichts, sondern wir werden – insbesondere wenn ich jetzt höre, dass es neue Zahlen gibt – diese Situation beobachten. Aber ich glaube, es bringt auch nichts, wenn wir Ihnen versprechen «Es fährt kein Lastwagen mehr durch die Weinländer Dörfer», denn es gibt einen hausgemachten Verkehr. Es gibt die Gemeinden, die Ar- beitsplätze anbieten wollen, die nicht alle nach Zürich oder nach Win- terthur pendeln wollen. Dadurch gibt sich einfach eine Belastung. Aber ich versichere Ihnen, wir werden diese Zahlen anschauen.

Ich bitte Sie aber, dieses Postulat heute abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat 385/2009 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Verdoppelung des «Lärmfüfliers»

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 25. August 2008

KR-Nr. [277/2008](#), RRB-Nr. 1891/3. Dezember 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dafür zu sorgen, dass die Abfluggebühr pro Passagierin und Passagier am Flughafen Kloten, der sogenannte «Lärmfüflier», verdoppelt wird, also jeweils 10 Franken erhoben werden.

Begründung

Das Bundesgericht hat im Februar 2008 eine Lärmklage gutgeheissen. Dieser Leitentscheid wird Signalwirkung auf 19'000 hängige Entschädigungsforderungen haben. Grundsätzlich werden diese finanziellen Forderungen u. a. aus dem Fluglärmfonds beglichen, der durch jede Passagierin und jeden Passagier mit 5 Franken gespiesen wird. Mitte des Jahres 2007 befanden sich in diesem Fonds knapp 200 Mio. Franken. Der zu erwartende Betrag für die Entschädigungen dürfte in den nächsten Jahren hingegen kaum reichen, denn unabhängige Experten sprechen davon, dass bis zu 1,4 Mrd. Franken fällig werden könnten. Der Flughafen Zürich selbst rechnet konservativ mit 800 Mio. bis 1,2 Mrd. Franken.

Der Fonds wird aktuell im Jahr mit rund 50 Mio. Franken geüfnet. Selbst bei den tieferen Schätzungen durch den Flughafen drängt sich eine schnellere Gangart auf. Eine Verdoppelung der Lärmgebühr lässt den Zeithorizont von etwa acht bis zehn Jahren als vernünftig erscheinen, um den Lärmfonds genügend zu alimentieren. Damit soll verhindert werden, dass der Kanton Zürich das Geld für Lärmentschädigungen vorschiesen muss, bis die Ausgaben über die Passagiergebühren refinanziert sind.

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

A. Ausgangslage

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) finanziert die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten aus den Einnahmen der lärmabhängigen Gebühren (lärmabhängiger Zuschlag als Teil der Landengebühren, Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühr, Lärmzuschlag für

Starts bzw. Landungen in den Nachtrandstunden). Diese Einnahmen fliessen in den Airport Zurich Noise Fund (AZNF) und sind nach geltender Rechtspraxis zweckgebunden zu verwenden. Das öffentliche Reglement des AZNF enthält eine abschliessende Liste derjenigen Verpflichtungen, die mit den Fondsgeldern beglichen werden dürfen.

Der AZNF war bereits Gegenstand des Postulats KR-Nr. 73/2006 betreffend gesetzliche Grundlagen für den AZNF und des dringlichen Postulats KR-Nr. 304/2008 betreffend neues Reglement für den AZNF. Die entsprechenden Stellungnahmen des Regierungsrates enthalten Ausführungen zu den Grundlagen und zur Funktionsweise des AZNF, auf die verwiesen wird.

Das Bundesgericht hat im Sommer 2008 die letzten Pilotfälle betreffend Fluglärmentschädigungen in Opfikon entschieden. Diese Grundsatzentscheide erlauben eine erste Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten. Sie belaufen sich gemäss realistischer Einschätzung auf rund 760 Mio. Franken. Noch stehen jedoch weitere Bundesgerichtsentscheide zu rechtlichen Grundsatzfragen aus. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass die Lärmkosten den Betrag von 1,1 Mrd. Franken übersteigen. Kosten bis zu diesem Betrag kann die Flughafen Zürich AG (FZAG) selber tragen, nicht zuletzt dank der mit dem Kanton Zürich 2006 vereinbarten Massnahmen. Diese sind in einem Zusatzvertrag zum ursprünglichen Fusionsvertrag geregelt, der zur Gründung der FZAG geführt hatte. Der Regierungsrat stimmte diesem Zusatzvertrag im März 2006 zu.

Laut Zusatzvertrag werden diejenigen Lärmverbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind («alte Lärmverbindlichkeiten»), vom Kanton Zürich vorfinanziert, wenn nach Vorliegen der Opfiker Pilotfälle nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Fluglärmkosten 1,1 Mrd. Franken übersteigen. Bis Juni 2001 war der Kanton Zürich Inhaber der Betriebskonzession des Flughafens und gegenüber den betroffenen Hauseigentümerinnen und -eigentümern allein haftbar. Die Verpflichtung des Kantons zur Vorfinanzierung der Lärmentschädigungen beruht auf dem Vorsichtsprinzip. Das heisst, es wird Vorsorge für den Fall getroffen, dass durch die künftigen Bundesgerichtsentscheide die Entschädigungskosten die FZAG kurzfristig finanziell zu stark belasten sollten.

Mit dem Eintritt der Vorfinanzierung der Fluglärmentschädigungen durch den Kanton hat dieser einen Teil des Kontos des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) auf eigene Rechnung übernommen und erhält

zudem laufend einen Teil der von der FZAG erhobenen Lärmgebühren. Aus diesen Mitteln wird der Kanton Zürich in den kommenden Jahren die Kosten für die «alten Lärmverbindlichkeiten» bestreiten. Sollten diese Mittel nicht ausreichen, wären vorübergehend staatliche Mittel erforderlich, denn diese Vorleistungen würden vollumfänglich über die Lärmgebühren refinanziert.

Mit der Vorfinanzierung kann einerseits die Auszahlung der Entschädigungen, für die eine klare Rechtsgrundlage besteht, im Interesse der betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer und der Rechtssicherheit an die Hand genommen werden. Die Vorfinanzierung beugt andererseits finanziellen Risiken für die FZAG vor, die sich aus den vom Bundesgericht noch nicht geklärten rechtlichen Grundsatzfragen ergeben könnten. Die Entschädigungsleistungen werden konsequent nach dem Verursacherprinzip finanziert: aus Gebühren, die letztlich den Flugpassagieren auferlegt werden.

Ziel des vorliegenden Postulats KR-Nr. 277/2008 ist es, durch die Verdoppelung des Lärmzuschlags auf der Passagiergebühr von heute fünf auf neu zehn Franken, des sogenannten «Lärmfünflibers», zu verhindern, dass der Kanton Zürich das Geld für Lärmentschädigungen vorschiesse muss, bis die Ausgaben über die Passagiergebühren refinanziert sind. Im Postulat wird Bezug genommen auf Aussagen unabhängiger Experten, wonach die Entschädigungsleistungen bis zu 1,4 Mrd. Franken betragen könnten.

B. Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen

Die Gesamtkosten der Lärmentschädigungen belaufen sich gemäss realistischer Einschätzung auf rund 760 Mio. Franken. Ihre Abwicklung dauert voraussichtlich bis 2015, denn es ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Grundsatzfragen noch nicht höchstrichterlich entschieden sind. Eine stark vereinfachte Darstellung der Einnahmen des AZNF zeigt, dass die Kosten von 760 Mio. Franken in diesem Zeitraum ohne Gebührenerhöhung gedeckt werden können:

- Rund 100 Mio. Franken für Schallschutzmassnahmen sind bereits beglichen;
- Mitte 2008 betrug der Saldo des AZNF rund 270 Mio. Franken;
- in den 7½ Jahren bis Ende 2015 ist ein weiterer Mittelzufluss von rund 435 Mio. Franken zu erwarten.

Bewahrheitet sich die Einschätzung der Rechtslage aufgrund der in den nächsten Jahren zu erwartenden Entscheide des Bundesgerichts zu den heute noch offenen rechtlichen Grundsatzfragen, kann die Vorfi-

finanzierung durch den Kanton aufgehoben werden. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Fall keine Bevorschussung durch Staatsmittel erforderlich sein wird. Sollten jedoch die Lärmkosten wider Erwarten 1,1 Mrd. Franken übersteigen, müssten entsprechend mehr Grundeigentümerinnen und -eigentümer entschädigt werden, mit der Folge, dass sich die Auszahlungen und die Gebühreneinnahmen über 2015 hinaus ausdehnen würden. Das Reglement des AZNF enthält eine detaillierte Tabelle für die Berechnung des Lärmzuschlags auf der Passagiergebühr bis zu einer Entschädigungssumme von 1,5 Mrd. Franken. Im schlechtesten Fall wäre eine Erhöhung des Lärmzuschlags bis auf Fr. 16 nötig. Dieser Anpassungsmechanismus wurde im erwähnten Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 8. März 2006 zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG vereinbart. Eine entsprechende Anpassung wäre erst zu dem Zeitpunkt erforderlich, in dem der höhere Finanzierungsbedarf aufgrund der entsprechenden Bundesgerichtsentscheide feststehen würde.

Eine vorsorgliche Anpassung des «Lärmfünflibers» im Sinne des Postulats ist aus rechtlichen und anderen Gründen nicht angezeigt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die Aufsichtsbehörde für die Flughafengebühren, weist darauf hin, dass die Passagiergebühren mit dem Lärmzuschlag den allgemeinen Bestimmungen des Gebührenrechts (Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip) und den einschlägigen Vorschriften der ICAO zu genügen haben. Eine Erhöhung des Lärmzuschlags hätte im Rahmen des üblichen, gemäss Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.132.1) anwendbaren Verfahrens zu erfolgen. Gemäss erster Einschätzung des BAZL wäre eine Verdoppelung des Lärmzuschlags gegenwärtig nur schwer zu begründen. Eine vorsorgliche Verdoppelung des Lärmzuschlags ist aber nicht nur rechtlich kaum möglich, sondern auch deshalb abzulehnen, weil die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich ohne Not verschlechtert würde.

C. Massnahmen zur Verbesserung der Transparenz des AZNF

Die Volkswirtschaftsdirektion hat am 7. Oktober 2008, gleichzeitig mit der FZAG, die Öffentlichkeit darüber informiert, dass der AZNF als Folge der Finanzkrise einen Verlust erlitten hat. Das Reglement des AZNF gibt eine sehr konservative Anlagestrategie vor. Trotzdem sind der AZNF und der an den Kanton Zürich überwiesene Teil des AZNF von der weltweiten Krise an den Finanzmärkten betroffen. Der Verlust betrifft eine durch den AZNF investierte Obligationenanleihe der «Sigma Finance Corp.», eine vor rund einem Jahr von Standard &

Poor's als «AAA» und bis 12. September 2008 noch als «AA-» bewertete Finanzgesellschaft. «Sigma Finance Corp.» erwartet die Einsetzung eines Konkursverwalters. Die über den Fondsanteil des Kantons Zürich gehaltene Anlage beträgt nominal 9 Mio. Franken. Der endgültige Verlust kann erst nach Bekanntwerden des Liquidationserlöses beurteilt werden.

Im Fluglärmfonds befinden sich weder Aktien noch strukturierte Produkte oder Derivate, sondern ausschliesslich Geldanlagen und Obligationenanleihen. Es kann deshalb aufgrund der heutigen Lage davon ausgegangen werden, dass dieser Verlust ein wohl einmaliger Vorfall ist. Dennoch ist in der heutigen Zeit erhöhte Transparenz über die übrigen Vermögenswerte im AZNF wünschenswert.

Die FZAG erklärt deshalb ihre Bereitschaft, im Aufsichtsgremium des AZNF-Komitees, in dem heute u. a. die Volkswirtschaftsdirektion und das BAZL vertreten sind, eine weitere Vertreterin oder einen weiteren Vertreter des Kantons, namentlich der Finanzdirektion, Einsitz nehmen zu lassen. Zudem sollen die Anlagestrukturen (Titel, Anlagegruppen, Rating-Strukturen, Fälligkeiten) des AZNF zukünftig in den Halbjahres- und Geschäftsberichten transparent ausgewiesen werden. Der Regierungsrat begrüsst diese Massnahmen. Sie sind geeignet, die Transparenz zu erhöhen und das Vertrauen in die Zweckmässigkeit des Vorgehens im Zusammenhang mit den Fluglärmenschädigungen zu erhöhen.

D. Zusammenfassung

Aufgrund des Gesagten besteht kein Anlass, kurzfristig eine Erhöhung des Lärmzuschlags auf den Passagiergebühren vorzunehmen, weil der gegenwärtige Zuschlag für die wahrscheinliche Entwicklung der Kostensituation ausreicht. Eine Erhöhung auf Vorrat stünde im Gegensatz zu den gebührenrechtlichen Anforderungen und würde die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich unnötig verschlechtern. Gestützt auf den Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 8. März 2006 zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG, ist die Anpassung des Lärmzuschlags im Reglement des AZNF bereits geregelt, jedoch nur für den Fall, in dem sich eine Anpassung überhaupt als notwendig erweist. Aufgrund der Situation auf den Finanzmärkten werden die von der Flughafenbetreiberin eingeleiteten Massnahmen zur Erhöhung der Transparenz des AZNF begrüsst und unterstützt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 277/2008 nicht zu überweisen.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Im Juni 2011 vernahmen die Einwohnerinnen und Einwohner der Flughafengemeinden eine frohe Botschaft: Der Regierungsrat meint es ernst mit der Verbesserung der Wohnqualität in der Flughafenregion und kündigt die längst fälligen Massnahmen an, um dieses Ziel auch zu erreichen. Dazu ist er schliesslich laut ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) und Flughafengesetz auch verpflichtet. Zukünftig sollen alle Liegenschaften in den vom Fluglärm stark belasteten Gebieten einen hochwertigen Schallschutz bekommen. Der Kanton wird sich nämlich an den Kosten für Schallschutzmassnahmen – also für hochwertige Schallschutzmassnahmen – beteiligen. Das sind zum Beispiel auch Komfortlüftungen und nicht nur Schallschutzfenster. Zudem sollen auch die Gemeinden und Planungsverbände bei der Ausarbeitung von öffentlichen Gestaltungsplänen finanziell unterstützt werden. So erhofft man sich, dass der ZFI weiterhin im Lot bleibt, die Wohnqualität der Anwohnerinnen und Anwohner verbessert wird und die Flughafengemeinden wieder einen gewissen Entwicklungsspielraum bekommen.

Diese Vorschläge waren bis Ende August 2011 bei den Gemeinden in der Vernehmlassung. Es geht heute aber auch nicht darum, zu urteilen, ob diese zweckmässig und weise sind; das machen wir ein anderes Mal. Höri kommt übrigens ja in den Genuss eines Pilotprojektes, bei welchem der Kanton den Grossteil der Kosten übernimmt. Da sind wir gespannt, wie es rauskommt. Wichtig in diesem Zusammenhang ist jetzt aber die Frage: Woher kommt dieses Geld? Woher kommen diese Fördergelder? Sie werden nämlich dem kantonalen Flughafenfonds entnommen. Der kantonale Flughafenfonds bekommt wiederum die Hälfte der Einnahmen aus dem Airport Zurich Noise Fund, also dem Lärmfonds, welcher durch lärmabhängige Start- und Landegebühren und eben auch von diesem berühmten Lärmfünfliber, den die Passagiere zu entrichten haben, gespiesen wird. Und jetzt sind wir endlich beim Thema, bekanntlich ja meinem Lieblingsthema.

Ich hatte in der Vergangenheit immer ein bisschen Bedenken, ja sogar grosse Bedenken, ob das Geld in diesem Lärmfonds auch ausreicht für alle Entschädigungsforderungen, die noch auf uns zukommen werden. Die Kantonsregierung war wohl im Innern ihres exekutiven Gemütes auch dieser Ansicht, darum trat im August 2008 einen Zusatzvertrag zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton in Kraft. Das ist die ganze Geschichte mit der Vorfinanzierung, falls die Summe der Entschädigungsforderungen 1,1 Milliarden Franken überschreiten

sollte. Ich hoffe, Sie mögen sich daran erinnern, ich möchte das jetzt hier nicht wieder genau aufrollen. Ebenfalls erklärte sich der Regierungsrat bereit, einen Vorstoss entgegenzunehmen, der die Erhöhung der lärmabhängigen Lande- und Startgebühren verlangte. diese werden nun auch schrittweise umgesetzt, für meinen Geschmack ein bisschen zu langsam, aber es kommt immerhin. So ganz aus der Luft gegriffen kann daher unsere Forderung daher nicht gewesen sein. Diverse Bundesgerichtsentscheide der letzten Zeit, die nicht immer, wenn ich das mal so sagen darf, eine «*unité de doctrine*» aufweisen, machen die Einschätzung der Lage auch nicht einfacher. Man weiss schlichtweg nicht, wie hoch die gesamten Entschädigungsforderungen schlussendlich sein werden. Zurzeit sind etwa 422 Millionen Franken im Lärmfonds. Das tönt nach viel Geld. Sollten die anfangs erwähnten Pläne der Regierung aber auch wirklich umgesetzt werden, ist dieses Geld dann doch auch noch schneller weg.

Eine Verdoppelung des Lärmfünlifers ist für die Passagiere absolut zumutbar. Von den Gesamtkosten her wird das kaum zu Buche schlagen. Diese Erhöhung bringt dem Lärmfonds aber wahnsinnig viel mehr Geld, also hier spürt man sicher eine Verbesserung. Zurzeit bekommt der Kanton circa 26 Millionen jährlich aus dem Lärmfonds des Flughafens, so war es wenigstens in den vergangenen Jahren, so war es abgemacht. Man munkelt jedoch in der Fluglärmzene, dass dies in Zukunft weniger sein soll. Der Kanton und die Flughafen Zürich AG teilen sich die Lärmfondsgelder nämlich nicht mehr 50 zu 50 aus, sondern neuerdings soll der Kanton nur noch 28 Prozent dieser Lärmfondsgelder erhalten, weil der Flughafen mit den anderen 72 Prozent die Schallschutzhalle bauen will. Vielleicht kann Regierungsrat Ernst Stocker etwas Licht in diese Sache, in dieses Dunkel bringen. Da wäre ich sehr gespannt auf eine Klärung der Sachlage. Denn gelesen habe ich nie, dass dieser Verteilschlüssel geändert wurde.

So oder so wäre es aber jammerschade, wenn die gut gemeinte Absicht, nämlich in den Schallschutz zu investieren, allzu knausrig umgesetzt würde, wenn plötzlich das Geld fehlt. Ausnahmsweise handelt es sich hier ja vorerst mal nicht um Steuergelder – das möchte ich nochmals betonen –, aber eben: Solche müssten herhalten, falls dann eben der Fonds zu wenig liquid wäre. Das wollen wir doch bitte tunlichst vermeiden.

Schauen wir vorwärts! Bitte überweisen Sie daher das Postulat.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit dem Eintretensreferat von Priska Seiler dachte ich schon, dass sie das Postulat zurückziehen würde. Leider wurde aus dieser Hoffnung nichts.

Ich bin anderer Meinung als Priska Seiler, das ist unschwer zu erkennen, denn ich gehöre nicht der Fluglärmzene an. Ich bin zwar Südfluganwohner, Bewohner der Stadt Zürich, denke aber nicht, dass das eine knausrige Umsetzung ist, die heute stattfindet. Der Airport Zurich Noise Fund ist eigentlich schon genügend reglementiert. Wir haben schon Vorkehrungen getroffen, damit die finanziellen Massnahmen auch genügen würden. Also bis zu 1,5 Milliarden Franken können der Regierungsrat und die Flughafen Zürich AG gemäss Reglement ja ausschütten. Es ist also nicht eine knausrige Umsetzung.

Das andere ist, dass der Flughafen Zürich schon heute, zum heutigen Zeitpunkt, einer der teuersten Flughäfen in Europa ist, wenn man die Gebühreenseite anschaut. Also Landegebühren, Lärmfünfliber und so weiter sind hier im europäischen Wettbewerb – weltweit angeschaut könnte man das auch sagen – schon bei den höchsten. Also die Abgaben und Gebühren, die getätigt werden müssen in Zürich, sind schon bei den höchsten. Wenn Sie jetzt den Lärmfünfliber noch verdoppeln, dann haben Sie zuerst einmal einen Bericht zu diesem Postulat. Da wird vielleicht geschrieben, dass es nicht nötig ist. Es kann auch sein, dass der Regierungsrat sagt: Man wird eine schrittweise Umsetzung bis ins Jahr 2015 in Erwägung ziehen. Das hat er jetzt schon als Antwort gegeben.

Ich denke, es braucht dieses Postulat nicht, und ich beantrage Nichtüberweisung. Denn wir können jetzt noch ein bisschen Signale setzen. Wir können jetzt noch die Fahnen in den Wind halten und auf die nationalen Wahlen spekulieren. Es wird aber so sein, dass der Flughafen Zürich diese kleinen Signale, die aus diesem Parlament kommen, nicht so auffassen wird, wie wir es uns wünschen. Darum, denke ich, ist es falsch, wenn wir jetzt eine Verdoppelung des Lärmfünflibers beschliessen würden, die dann nachher nicht umgesetzt wird. Denn der Schaden wäre allein mit der Überweisung schon angerichtet, auch wenn sie danach nicht umgesetzt wird. Ich bitte Sie, machen Sie hier keinen Fehler. Belasten Sie den Flughafen Zürich nicht mit etwas Unnötigen. Vor allem: Belasten Sie die Passagiere nicht mit noch mehr Gebühren und Abgaben. Ich bitte Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Es ist richtig und für uns Grünliberale völlig unbestritten, dass die Passagiere für die Lärmkosten aufzukommen haben. Und es ist absurd, wenn der Kanton das Geld für Lärmerschädigungen vorschliessen muss, bis die Ausgaben über Passagiergebühren refinanziert sind. Nun, in der Tat, seit der Einreichung des Postulates ist einiges gegangen. Es hat auch verschiedene Signale gegeben, dass man in Überarbeitung sei. Aber es ist eben noch nicht alles so klar, wie es sein müsste. Das Argument der Regierung oder auch von Lorenz Habicher, dass es die Konkurrenzfähigkeit verschlechtern würde – wegen fünf Franken! –, scheint uns doch an den Haaren herbeigezogen. Wer diese fünf Franken nicht bezahlen kann, soll nicht fliegen. Und weniger Flüge wären ja auch ein Ziel, das ist die beste Lärmreduktion.

Es ist ja auch tatsächlich so, dass ein Grossteil der Flugzeuge sich mittlerweile bereits in lärmgebührenfreien Klassen befindet. Das kann einerseits erfreulich sein. Aber andererseits heisst es auch, dass wir, wenn wir Lärmgebühren erheben wollen, die etwas mit Lärm zu tun haben, halt die Klassen anzupassen haben. Die Gesellschaften sollen also durch leichten finanziellen Druck dazu motiviert werden, die leisesten Flieger nach Zürich zu schicken. Und wenn die Swiss ihre Flugzeuge nicht früher ersetzen kann, als das vorgesehen ist in der Flottenplanung, dann gibt es andere Airlines, welche tatsächlich noch viel mehr Handlungsbedarf haben.

Es muss aus unserer Sicht um jeden Preis vermieden werden, dass es eine weitere Vorfinanzierung durch den Kanton geben muss. Wir werden also dem Postulat auch heute noch zustimmen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Lärmkosten waren Kosten, die für lange Zeit niemand bezahlt hat. Aber die Politik – und da gehören wir dazu – hat erkannt, dass Beiträge von den Verursachern zu bezahlen sind. Dazu gehört dieser Lärmfünfliber, den es schon gibt. Dazu gehören die lärmabhängigen Landengebühren. Es sind leider sehr viele Zahlen hier im Raum, zwischen 700 Millionen und 1,2 oder sogar mehr Milliarden Franken.

Wir konnten uns überzeugen lassen, dass zurzeit die Entschädigungen, die gemacht werden müssen in den nächsten Jahren, finanziert sind. Falls diese Sanierungskosten – und hier geht es ja vor allem um Investitionen in den Lärmschutz – höher sein sollten, dann müssten wir alle nochmals über die Bücher gehen. Ich bin überzeugt, dass auch die Re-

gierung hier die Federführung haben wird. Viel entscheidender ist es eigentlich, die jährlich wiederkehrenden sogenannten externen Kosten des Flughafens anzuschauen, also nicht nur diese Sanierungen, diese Investitionen, sondern wiederkehrend, welche Kosten der Flughafen generiert, die heute vielleicht noch nicht bezahlt worden sind. Die KEVU hatte vor einigen Wochen die Gelegenheit, eine Infrastudie präsentiert zu bekommen, in der diese externen Kosten auf ungefähr 250 Millionen Franken pro Jahr geschätzt werden. Davon sind interessanterweise diese Lärmkosten nur ein Bruchteil, nämlich etwas zwischen 10 und 15 Prozent. Und die Klimakosten machen eigentlich den grössten Anteil aus.

Wir wollen unseren Fokus auf dies lenken in einer unabhängigen Debatte und beantragen auch, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Der Lärm ist natürlich ein Thema, das uns rund um den Flughafen immer beschäftigt. Sie haben es ja angesprochen in der Diskussion: Eine neue Verordnung für die lärmbeurteilten Landgebühren ist im Anzug. Man will es fördern, dass noch mehr neue, technisch bestens ausgerüstete Flieger in Zürich landen werden. Zum Thema «Lärmentschädigung für die Grundeigentümer» muss ich Ihnen gestehen: Das ist für mich ein wichtiges Thema, weil ich überzeugt bin, dass die Akzeptanz des Flughafens sehr eng mit diesen Entschädigungen und mit dieser Abwicklung der Entschädigung verknüpft wird. Ich sage es Ihnen offen: Die Rechtsverfahren, die da laufen, dauern mir manchmal zu lange. Ich möchte die Mittel, die da in den Fonds fliessen, verteilen können. Aber bis heute unternehmen wir diese Anstrengungen, sie werden auch vom Flughafen gemacht, aber es muss ja rechtens sein, und das ist auch richtig.

Im Postulat wird von 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken Lärmentschädigungen gesprochen, die bezahlt werden müssen. Unsere Berechnungen zeigen zum heutigen Zeitpunkt ein anderes Bild. Wir rechnen mit circa 740 Millionen Franken, inklusive der 25 Millionen Franken für die neue Lärmschutzhalle, die in Zusammenarbeit mit den Gemeinden jetzt erstellt werden kann, um die Testläufe der Flugzeuge möglichst ohne Belastung der Bevölkerung durchzuführen.

Aufgrund dieser Ausgangslage – und die Mittel fliessen ja recht gut mit diesem Lärmfünfliber, wenn wir die Passagierzahlen anschauen, und wir haben die klare Haltung, dass wir auf der sicheren Seite sind mit diesen Entschädigungen – denke ich, dass eine Erhöhung des

1230

Lärmfünflibers zum heutigen Zeitpunkt nicht angebracht ist. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 77 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 26. September 2011

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 31. Oktober 2011.