


**125. Sitzung, Montag, 21. Oktober 2013, 8.15 Uhr**

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

- Antworten auf Anfragen ..... Seite 8574
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 8576
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... Seite 8578
- Ersatzwahl in die Spezialkommission ZKB ..... Seite 8578
- Gratulation zur Geburt eines Sohnes ..... Seite 8578

**2. Eintritt von zwei neuen Mitgliedern des Kantonsrates**

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Heidi Bucher, Zürich, und Jorge Serra, Winterthur ..... Seite 8578

**3. Beschluss des Kantonsrates über die Notariatskreise und den Sitz der Notariate (*Schriftliches Verfahren*)**

 Antrag des Obergerichts vom 26. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013  
 KR-Nr. 239a/2013 ..... Seite 8580

**4. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Arbeitsgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020 (*Schriftliches Verfahren*)**

 Antrag des Obergerichts vom 26. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013  
 KR-Nr. 219a/2013 ..... Seite 8581

- 5. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Mietgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020 (Schriftliches Verfahren)**  
Antrag des Obergerichts vom 26. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013  
KR-Nr. 220a/2013 ..... Seite 8581
- 6. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung für die Zugehörigkeit zur Verwaltung einer Handelsgesellschaft im Sinne von § 34 Absatz 3 Verwaltungsrechtspflegegesetz (Schriftliches Verfahren)**  
Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013  
KR-Nr. 282/2013 ..... Seite 8582
- 7. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau**  
für den zurückgetretenen René Gutknecht, Urdorf  
Antrag der Interfraktionellen Konferenz  
KR-Nr. 307/2013 ..... Seite 8582
- 8. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben**  
für die zurückgetretene Heidi Bucher, Zürich  
Antrag der Interfraktionellen Konferenz  
KR-Nr. 306/2013 ..... Seite 8583
- 9. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»**  
Antrag der Redaktionskommission vom 4. September 2013 **4946b** ..... Seite 8584

- 10. Forderung nach einem regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Knonauseramt**  
Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich), Moritz Spillmann (SP, Ottenbach) und Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.) vom 30. Januar 2012  
KR-Nr. 41/2012, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 8603*
- 11. Innerstädtische Direktverbindungen zu den Knoten des Schienenverkehrs**  
Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Catherine Heuberger (SP, Zürich) vom 30. Januar 2012  
KR-Nr. 45/2012, Entgegennahme, Diskussion ..... *Seite 8610*
- 12. Wohnraum für Studierende im ehemaligen Hotel Atlantis**  
Interpellation von Mattea Meyer (SP, Winterthur) und Rosmarie Joss (SP, Dietikon) vom 27. Januar 2012  
KR-Nr. 69/2012, RRB-Nr. 392/11. April 2012..... *Seite 8615*
- 13. Anpassung Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)**  
Interpellation von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Franco Albanese (CVP, Winterthur) vom 25. Juni 2012  
KR-Nr. 182/2012, RRB-Nr. 815/15. August 2012..... *Seite 8622*
- 14. Sofortmassnahmen gegen den Verkehrskollaps auf der Nordumfahrung**  
Interpellation von Christian Lucek (SVP, Dänikon), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 10. September 2012  
KR-Nr. 251/2012, RRB-Nr. 1112/31. Oktober 2012 ..... *Seite 8628*

## **15. Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes Zürich**

Postulat von Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil), Arnold Suter (SVP, Kilchberg) und Silvia Steiner (CVP, Zürich) vom 24. September 2012

KR-Nr. 273/2012, Entgegennahme, Diskussion ..... Seite 8641

## **16. Zugang zu Bus und Bahn für Menschen mit eingeschränkter Mobilität**

Interpellation von Philipp Kutter (CVP, Wädenswil), Franco Albanese (CVP, Winterthur) und Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 24. September 2012

KR-Nr. 280/2012, RRB-Nr. 1205/21. November 2012..... Seite 8651

## **Verschiedenes**

– Rücktrittserklärungen

- *Rücktritt als Mitglied des Obergerichts von Rainer Klopfer* ..... Seite 8658
- *Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Peter Stutz, Embrach* ..... Seite 8659
- *Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur von Mattea Meyer, Winterthur*..... Seite 8659

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 8660

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### ***Antworten auf Anfragen***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf 15 Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 171/2013, Entscheid des Regierungsrates über die Genehmigung eines Velowegs Hardbrücke  
*Roland Scheck (SVP, Zürich)*
- KR-Nr. 173/2013, Zeitgemässer Schutz des Bachtels und des Allmens  
*Andreas Erdin (GLP, Wetzikon)*
- KR-Nr. 177/2013, Rückhaltebecken und deren Einsatz  
*Beat Huber (SVP, Buchs)*
- KR-Nr. 186/2013, Weniger Kosten und Staus mittels Global- und Pauschaloffertstellungen und Bonus-Malus-Regelungen bei Strassenbauprojekten  
*Bruno Fenner (BDP, Dübendorf)*
- KR-Nr. 191/2013, Lichterlöschchen am Brüttiseller Kreuz  
*Linda Camenisch (FDP, Wallisellen)*
- KR-Nr. 192/2013, Aufwertung des Aabachs in Uster  
*Anita Borer (SVP, Uster)*
- KR-Nr. 193/2013, Regierungsrätlicher Misstritt im Umgang mit den Religionsgemeinschaften  
*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*
- KR-Nr. 196/2013, Einsatz von biologischem Gift gegen Stechmückenlarven im Ellikerfeld  
*Heidi Bucher (Grüne, Zürich)*
- KR-Nr. 205/2013, Impfen leicht gemacht  
*Regine Sauter (FDP, Zürich)*
- KR-Nr. 207/2013, «Champs-Élysée» bei Binz und Pfaffhausen  
*Alex Gantner (FDP, Maur)*
- KR-Nr. 209/2013, Drogenpolitik im Kanton Zürich  
*Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)*
- KR-Nr. 210/2013, Voraussetzungen für kantonale Beiträge an Kulturprojekte  
*Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.)*
- KR-Nr. 231/2013, Politische Willkür der Zürcher Staatsanwaltschaft und Öffentlichkeitsprinzip an der Universität  
*Claudio Zanetti (SVP, Zollikon)*

- KR-Nr. 278/2013, Leerstehende Wohnungen des Sozialamtes  
*Anita Borer (SVP, Uster)*
- KR-Nr. 262/2013, Massnahmen zur Kostendämpfung im Bereich  
Ergänzungsleistungen und Beihilfen  
*Jörg Kündig (FDP, Gossau)*

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

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Das letzte Wort dem Volk! (Verfahren bei der Volksinitiative in der Form der allgemeinen Anregung)**  
Parlamentarische Initiative 246/2013 von Ralf Margreiter
- **Kantonale Volksinitiative «Ja zu fairen Gebühren im Kanton» – Änderung der Kantonsverfassung**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5022
- **Kantonale Volksinitiative «Ja zu fairen Gebühren in den Gemeinden» – Änderung Gemeindegesetz**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5023

Zuweisung an die Finanzkommission:

- **Gesetz über Controlling und Rechnungslegung**  
Vorlage 5012
- **Festsetzung des Steuerfusses für die Jahre 2014 und 2015**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5017

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben

- **Bewilligung eines Rahmenkredits für die Jahre 2014 bis 2017 für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte**  
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5018

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Weniger Bürokratie für Apothekerinnen und Apotheker**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 174/2011, Vorlage 5019

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Genehmigung der Abrechnung des Kredites für den Vermieterausbau in der Liegenschaft Sihlpost (Baufeld A) für die Pädagogische Hochschule Zürich**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5020

- **Genehmigung der Änderung der Lehrpersonalverordnung**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5026

- **Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredits für den Betrieb der Genossenschaft Theater für den Kanton Zürich für die Spielzeiten 2006/07 bis 2011/12**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5028

- **Ausübung und Mittelverteilung für Forschung und Lehre in der Medizin**

Beschluss des Kantonsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 237/2012, Vorlage 5030

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau (Mitbericht Kommission für Wirtschaft und Abgaben):

- **Bewilligung eines Objektkredits für die Neu- und Ersatzbauten am Strickhof Lindau, Agrovet-Strickhof, Bildungs- und Forschungszentrum**

Beschluss des Kantonsrates Vorlage 5021

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014 bis 2016**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5025

- **Strategie innere Verdichtung**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 199/2011, Vorlage 5027

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

- **Kenntnisnahme der Jahresberichte und des Nachweises der Einhaltung der negativen Zweckbindung der Kirchensteuern der juristischen Personen 2012 der Evangelisch-reformierten Landeskirche, der Römischkatholischen Körperschaft und der Christkatholischen Kirchgemeinde sowie über die Kenntnisnahme der Jahresberichte 2012 der Israelitischen Cultusgemeinde und der Jüdischen Liberalen Gemeinde**

Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5029

### ***Dokumentation im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 123. Sitzung vom 30. September 2013, 8.15 Uhr
- Protokoll der 124. Sitzung vom 30. September 2013, 14.30 Uhr

### ***Ersatzwahl in die Spezialkommission ZKB***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Die Geschäftsleitung hat an ihrer Sitzung vom 17. Oktober 2013 Daniel Hodel, GLP, für den zurückgetretenen René Gutknecht in die Spezialkommission ZKB gewählt.

### ***Gratulation zur Geburt eines Sohnes***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Ich gratuliere ganz herzlich Bruno Amacker. Am 8. Oktober 2013 wurde er Vater eines Sohnes namens Paul. Herzliche Gratulation. (*Applaus.*)

## **2. Eintritt von zwei neuen Mitgliedern des Kantonsrates**

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Heidi Bucher, Zürich, und Jorge Serra, Winterthur

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir dürfen für die aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Heidi Bucher und Jorge Serra zwei neue Ratsmitglieder begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügungen zukommen lassen.



*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest die Verfügungen der Direktion der Justiz und des Innern vom 17. September 2013: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2011 bis 2015 im Wahlkreis IV, Stadt Zürich, Kreise 6 und 10.*

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis IV, Stadt Zürich, Kreise 6 und 10, wird für die zurücktretende Heidi Bucher (Liste Grüne) und anstelle des ersten Ersatzkandidaten Pierino Cerliani sowie des zweiten Ersatzkandidaten Mark Liniger Kerland, welche beide eine Wahl abgelehnt haben, als gewählt erklärt:

*Kathy Steiner, geboren 1963,  
Umweltnaturwissenschaftlerin, wohnhaft in Zürich.»*

«Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates für die Amtsdauer 2011 bis 2015 im Wahlkreis XIV, Stadt Winterthur.

Die Direktion der Justiz und des Innern, gestützt auf Paragraf 108 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003, verfügt:

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XIV, Stadt Winterthur, wird für den zurücktretenden Jorge Serra (Liste SP, Sozialdemokratische Partei) als gewählt erklärt:

*Rafael Steiner, geboren 1987,  
Wirtschaftsjurist, wohnhaft in Winterthur.»*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Ich bitte, die Gewählten eintreten zu lassen.

Kathy Steiner und Rafael Steiner, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglieder des Kantonsrates als gewählt erklärt. Bevor Sie Ihr Amt ausüben können, haben Sie gemäss Paragraf 5 des Kantonsratsgesetzes das Amtsgelübde zu leisten.

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

*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Amtsgelübde:* «Ich gelobe als Mitglied dieses Rates, Verfassung und Gesetze des Bundes und des Kantons Zürich zu halten, die Rechte der Menschen und des Volkes zu schützen und die Einheit und Würde des Staates zu wahren. Die Pflichten meines Amtes will ich gewissenhaft erfüllen.»

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Kathy Steiner und Rafael Steiner, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen: «Ich gelobe es.»

*Kathy Steiner (Grüne, Zürich):* Ich gelobe es.

*Rafael Steiner (SP, Winterthur):* Ich gelobe es.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Ich danke Ihnen und heisse Sie herzlich willkommen. Sie können Ihre Plätze im Ratssaal einnehmen. Wir können uns wieder setzen und die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Begrüssung***

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Bevor wir zu Traktandum 3 kommen, begrüsse ich auf der Tribüne recht herzlich die erste Vizepräsidentin des Gemeinderates Zürich, Dorothea Frei. Herzlich willkommen.

### **3. Beschluss des Kantonsrates über die Notariatskreise und den Sitz der Notariate (*Schriftliches Verfahren*)**

Antrag des Obergerichts vom 19. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013

KR-Nr. 239a/2013

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Justizkommission beantragt Ihnen, den Beschluss des Kantonsrates über die Notariatskreise und den Sitz der Notariate zu genehmigen. Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der Justizkommission zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

**4. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Arbeitsgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020** (*Schriftliches Verfahren*)

Antrag des Obergerichts vom 19. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013

KR-Nr. 219a/2013

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Justizkommission beantragt Ihnen, den Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Arbeitsgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020 zu genehmigen. Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der Justizkommission zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

**5. Beschluss des Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Mietgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020** (*Schriftliches Verfahren*)

Antrag des Obergerichts vom 19. Juni 2013 und gleichlautender Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013

KR-Nr. 220a/2013

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Justizkommission beantragt Ihnen, den Beschluss des

Kantonsrates über die Zahl der Beisitzenden der Mietgerichte für die Amtsdauer 2014 bis 2020 zu genehmigen. Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der Justizkommission zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

**6. Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung für die Zugehörigkeit zur Verwaltung einer Handelsgesellschaft im Sinne von § 34 Absatz 3 Verwaltungsrechtspflegegesetz (*Schriftliches Verfahren*)**

Antrag der Justizkommission vom 10. September 2013

KR-Nr. 282/2013

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Justizkommission beantragt Ihnen, den Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung für die Zugehörigkeit zur Verwaltung einer Handelsgesellschaft im Sinne von § 34 Verwaltungsrechtspflegegesetz zu genehmigen. Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der Justizkommission zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

**7. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau**

für den aus der Kommission zurückgetretenen René Gutknecht, Urdorf

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 307/2013

*Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die Interfraktionelle Konferenz empfiehlt zur Wahl:  
*Barbara Schaffner, GLP, Otelfingen.*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Barbara Schaffner, Otelfingen, als Mitglied der Kommission für Planung und Bau für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl und wünsche ihr Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **8. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Wirtschaft und Abgaben**

für die aus dem Kantonsrat zurückgetretene Heidi Bucher, Zürich

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 306/2013

*Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die Interfraktionelle Konferenz empfiehlt zur Wahl:

*Maria Rohweder, Grüne, Männedorf.*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl beantragt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Maria Rohweder als Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl und wünsche ihr Erfolg und Befriedigung im Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

## **9. Strassengesetz; Umsetzung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zürisee für alli»**

Antrag der Redaktionskommission vom 4. September 2013 **4946b**

*Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich), Präsident der Redaktionskommission:*  
Die Redaktionskommission hat diese Vorlage durchberaten und daran lediglich untergeordnete sprachliche und andere redaktionelle Änderungen vorgenommen. Sie beantragt Ihnen, entsprechend der Vorlage Beschluss zu fassen. Vielen Dank.

### *Redaktionslesung*

#### *Titel und Ingress*

*I. Strassengesetz vom 27. September 1981*

*§§ 28, 28a und 28c*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*§ 28c.*

*b. Beanspruchung von privatem Grundeigentum*

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Jakob Schneebeili stellt den Antrag, Paragraph 28c Absatz 1 zu ändern und Paragraph 28c Absatz 2 zu streichen. Der Antrag wurde Ihnen mit Versand vom 2. Oktober 2013 zugestellt. Für ein Rückkommen braucht es 20 Stimmen.

### *Abstimmung*

**Für den Rückkommensantrag stimmen 77 Ratsmitglieder. Rückkommen auf § 28c ist beschlossen.**

### *Antrag von Jakob Schneebeili:*

*§ 28c wird wie folgt geändert:*

*<sup>±</sup> Gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen weder enteignet noch anderweitig grundsätzlich nicht beansprucht werden.*

~~<sup>2</sup>Die Beanspruchung ist ausnahmsweise zulässig, wenn eine andere Führung des Uferweges nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich ist.~~

*Jakob Schneebeli (SVP, Affoltern a. A.):* Ich darf Ihnen vorab erklären, dass der vorliegende Änderungsantrag für den Paragraphen 28c dieser Vorlage nicht allein von unserer Partei stammt. Es ist vielmehr das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit mit den bürgerlichen Parteien, vor allem aber mit der FDP, welche zur neuen Textversion geführt hat. Diese Zusammenarbeit der bürgerlichen Parteien hat zum Ziel, diese Vorlage doch noch mehrheitsfähig zu machen. Ich gehe davon aus, dass die Sprecher der beteiligten Parteien ihre Sicht noch selber darstellen werden. Ich beschränke mich deshalb im Folgenden auf die Haltung der SVP und dabei kann ich mich äusserst kurz fassen.

Wir haben bei der Behandlung dieser Vorlage, egal ob in der Kommission oder hier im Rat, stets den verfassungsmässigen Schutz des privaten Eigentums in den Vordergrund gestellt. Ich wiederhole es gerne: Privates Eigentum ist eine der wichtigsten Errungenschaften in unserem Land und die Gewährleistung des Privateigentums gehört zweifelsfrei zu den wichtigsten Aufgaben eines freiheitlich-demokratischen Staates. Genau in dieser Hinsicht versagt die vorliegende Fassung der Vorlage. Zwar wird der Schutz des Eigentums in Absatz 1 des Paragraphen 28c aufgenommen. Aber Absatz 2 weicht diesen Schutz in einem Ausmass auf, welches aus unserer Sicht zwingend zur Ablehnung der gesamten Vorlage führen muss. Mit der Neuformulierung des Eigentumsschutzes im Änderungsantrag wird dieser Mangel korrigiert. Paragraph 28c wird demnach lauten: «Gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen weder enteignet noch anderweitig beansprucht werden.»

Wenn Sie der Vorlage 4646b zum Durchbruch verhelfen und damit das Geschäft zum Abschluss bringen wollen, lade ich Sie ein, dem Gegenvorschlag mit dem neu formulierten Paragraphen 28c zuzustimmen. Ich danke Ihnen dafür.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Vor zwei Monaten meinten wir noch, das kleine Entlein am Ufer sei eine Alternative zum schönen Schwan

auf dem See. Doch inzwischen hat sich das kleine Entlein als ein äusserst hässliches entpuppt. Denn mit dem SVP-Antrag würde nicht mehr ein Zürichseeweg im Interesse unserer Bevölkerung realisiert, sondern es soll genau das Gegenteil erreicht werden: Der Bau des Zürichseeweges soll mit allen Mitteln verhindert werden.

Meine Damen und Herren von der SVP, die Sie mit Ihrem Parteinamen Volkspartei sein wollen, wen vertreten Sie nun eigentlich? Sagen Sie es doch gleich offen: Sie vertreten eben nicht das Volk, für welches ein Seeuferweg eine grosse Bereicherung wäre. Sie vertreten die Interessen einiger weniger, denn Sie wollen mit dem neuen radikalen Artikel 28c ein Sonderprivileg für diejenigen Personen einführen, welche Grundbesitz mit Seeanstoss haben.

Dass nun aber auch die FDP und die Mitteparteien auf diesen Zug aufspringen, ist höchst befremdlich, insbesondere die CVP; sie hat ebenfalls ein «V» für «Volkspartei» in ihrem Namen. Wir alle in diesem Saal haben das Amtsgelübde abgelegt – Sie haben es vorhin gerade wieder gehört, falls Sie es vergessen haben – und damit gelobt, die Verfassung von Bund und Kanton zu achten. In Artikel 11 unserer Kantonsverfassung wird unter dem Titel «Rechtsgleichheit» nochmals bekräftigt, was bereits in Artikel 8 der Bundesverfassung steht: «Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.» Indem Sie den SVP-Antrag unterstützen, zeigen Sie, dass für Sie einige Menschen ein bisschen gleicher sind, sonst würden Sie diesen Passus im Strassengesetz an den Anfang stellen. Aber der Passus soll ja eben nicht für den Strassenbau im Allgemeinen gelten, denn dort werden Enteignungen als selbstverständlich hingenommen. Nein, Sie wollen mit dieser Bestimmung nichts anderes, als den Bau von Uferwegen verhindern. Das zeigt mit aller Deutlichkeit, was für ein seltsames Rechtsverständnis diesem ominösen Artikel 28c zugrunde liegt.

Dass sich auch die BDP vor den Karren der SVP spannen lässt, ist besonders enttäuschend, war es doch einer Ihrer Vertreter, welcher den damaligen Gegenvorschlag aufgegleist hat. Dass die FDP die Interessen der Besitzenden vertritt, ist ja allgemein bekannt. Dass sie sich aber für eine eindeutig verfassungswidrige Formulierung vereinbaren lässt, hätte ich nicht gedacht, war ich doch mit Urs Lauffer und Carmen Walker Späh zusammen im Verfassungsrat. Wir haben damals zusammen ganz klar diesen Passus extra nochmals in die Verfassung geschrieben, obwohl er bereits in der Bundesverfassung steht. Es gibt eben nicht nur das Privateigentum, es gibt auch gewichtige



öffentliche Interessen. Und diese haben genauso ihre Berechtigung. Manchmal sind die öffentlichen Interessen stärker zu gewichten als das Privatinteresse.

So gibt es die Interessen der Bevölkerung an einer verbesserten Zugänglichkeit zum Wasser als wichtige Erholungsfunktion. Dieses Interesse ist nicht etwa unsere Erfindung, sondern es ist in der übergeordneten Gesetzgebung, im RPG (*Raumplanungsgesetz*), festgeschrieben. Auch der Schutz vor Hochwasser ist ein gewichtiges öffentliches Interesse, welches durch das Gewässerschutzgesetz geschützt wird. Und es gibt die Interessen des Natur- und des Landschaftsschutzes für unsere Seen, welche zum Ziel haben, die Ufer unserer Gewässer wieder natürlicher zu gestalten und aufzuwerten. Diese übergeordnete Gesetzgebung, die schlussendlich die bessere Zugänglichkeit zu den Seeufern verlangt, wurde auch von Carmen Walker Späh nicht bestritten; sie hat das in einem Interview ganz deutlich ausgedrückt.

Sie haben damals mit einer klaren Mehrheit der Erarbeitung eines Gegenvorschlags zugestimmt. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Die Fraktion der «FDP.Die Liberalen» wird dem Antrag der SVP, vorgetragen von Jakob Schneebeili, unterstützen. Wir sind zwar immer noch der Auffassung, dass Paragraph 28c auch eine gute Lösung gewesen wäre, doch leider ist diese Lösung, nachdem Fraktionen ihre Meinung geändert haben, nicht mehr mehrheitsfähig. Somit könnten wir zwar noch das Fähnlein für diese Formulierung hochhalten, doch dies wäre von kurzer Dauer, denn dann würde nämlich kurz darauf die Vorlage definitiv beerdigt. Liebe SP, liebe Monika Spring, Sie haben eine Chance gehabt, dass das Entlein schwimmen kann. Sie haben sich von dieser Chance verabschiedet, indem Sie eine andere Position eingenommen haben. Ich kann es deshalb nicht akzeptieren, auch im Namen meiner Fraktion, dass jetzt das grosse Lamento darüber weggeht. Es ist nämlich ein zentrales Anliegen unserer Fraktion – das haben Sie selber gesagt –, dass wir das Eigentum bestmöglich schützen. Das war immer so und daran hat sich nie etwas geändert. Denn der Schutz von privatem Eigentum ist ein urliberales Anliegen und wir werden es immer verteidigen, auch wenn es darum geht, das Raumplanungsgesetz und das Zürcher Planungs- und Baugesetz zu interpretieren. Auch dafür stehen wir. Nur wird mit diesem Paragraphen 28c, egal in welcher Versi-

on, eine pragmatische Umsetzung gefordert sein, nämlich eine, die das Eigentum schützt. Und dies werden auch der Bund und der kantonale Gesetzgeber zu respektieren haben. Die FDP hat zudem ein grosses Interesse daran, dass, wenn das Volk über eine Vorlage per Referendum abstimmen muss – und das haben ja auch Sie immer wieder angekündigt und damit haben auch Sie immer wieder gedroht, liebe SP –, dann möchten wir eine Vorlage vor dem Volk haben, die den bestmöglichen Schutz des Eigentums hat. Einer Vorlage ohne einen Paragrafen 28c, heute halt in der Version der SVP, werden wir in der Fraktion nie zustimmen. Dieser Schutz des Grundeigentums ist auch gut fürs Portemonnaie des Staates. Denn mit der Vermeidung von Enteignungen am Zürichsee fällt auch ein wichtiger und grosser Kostentreiber weg; das sei allen Kritikern innerhalb und ausserhalb des Rates heute auch einmal deutlich gesagt.

Schliesslich wird der Paragraf 28c auch die nötige Rechtssicherheit am Zürichseeufer bringen. Wir haben diese Rechtssicherheit oft reklamiert, dass sie nicht vorhanden ist auch mit der Praxis des Kantons, und wir haben dies in unserem dringlichen Postulat «Seeuferwege ohne Enteignungen» – man kann das durchaus noch einmal lesen – klar gefordert. Auch an dieser Haltung hat sich unsererseits nichts geändert.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion um Zustimmung zum Antrag der SVP.

*Edith Häusler (Grüne, Kilchberg):* Eine von der NZZ in Auftrag gegebene Studie will uns weismachen, dass das Volk gar kein Interesse an einem Seeuferweg hat. Die wenig repräsentative Befragung – wahrscheinlich alles Mitglieder vom Verein «Fair» – steht im krassen Gegensatz zur Initiative. Dabei hat der Regierungsrat einen konstruktiven Gegenvorschlag zur Initiative «Zürisee für alli» ausgearbeitet. Auch wenn die Grünen nicht mit allen Punkten einverstanden sind – ja, wir hätten uns tatsächlich mehr Fleisch am Knochen gewünscht –, danken wir dem Regierungsrat für den Vorschlag und die Arbeit. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg: Wer, wenn nicht wir alle hier im Saal, hätte es in der Hand, der Bevölkerung, aber auch für den Tourismus ein weiteres, äusserst attraktives Naherholungsgebiet zu ermöglichen, das im Übrigen allen sowieso zusteht? Es geht hier nicht um eine Neid-Kampagne, wie allseits von der Gegnerschaft behauptet, sondern um ein Bedürfnis der Bevölkerung, dessen Erfüllung zu Recht

gefordert wird. Der Regierungsrat hält in seiner Vorlage auch fest, dass der Uferweg die Planungskonzepte des Raumplanungsgesetzes und Planungs- und Baugesetzes verkörpert, wonach die Zugänge zu den Gewässern zu verbessern sind. Der Uferweg steht somit für ein legitimes Anliegen. Dass der Weg im Einzelfall aus überwiegendem öffentlichen Interesse, wie etwa des Natur- und Landschaftsschutzes, oder privaten Interessen nicht immer unmittelbar am Gewässer geführt werden kann, muss nicht extra im Gesetz erwähnt werden, sondern ergibt sich aus der in Paragraph 14 Strassengesetz zwingend vorzunehmenden Interessenabwägung sowie aus dem übergeordneten Recht, wo folgender Satz steht: «Jedermann ist verpflichtet, da wo das öffentliche Wohl es erheischt, sein Eigentum an beweglichen und unbeweglichen Sachen sowie andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte dauernd oder zeitweilig abzutreten.» Ja und das, liebe SVP, würde ja bedeuten, dass privates Eigentum, so wie Sie es in Ihrem Antrag formuliert haben, nicht in jedem Fall höher gewertet würde, als das übergeordnete Recht es bestimmt. Wenn dem so wäre, könnten in unserem Land keine Strassen, keine Eisenbahnen und andere Anlagen mehr gebaut werden.

Unsere Argumente für einen Seeuferweg entlang des Zürichsees sind also immer noch die gleichen, ich werde mich hier wiederholen müssen: Ein Radweg, der entlang der sehr stark befahrenen Seestrasse führt, ist wenig attraktiv. Will man diesen Zustand verbessern, heisst das, den Weg ufernah führen, benötigt es finanzielle Mittel und den Willen der jeweiligen Gemeinde zur Umsetzung. Der Kantonsrat hat gemäss Raumplanungsgesetz die Pflicht, Rad- und Wanderweg weiterzuführen, und das möglichst dem Ufer entlang. Das bedeutet eben auch, denjenigen Gemeinden, die gar keinen Grund sehen, ihre Ufer aufzuwerten, etwas nachzuhelfen.

Die Haltung der Bürgerlichen gegenüber diesem berechtigten Anliegen ist äusserst schwach. Jammerschade ist zudem, dass anstelle einer konstruktiven Debatte und Lösungsvorschlägen die Parteien sich nun um die Frage der Enteignung streiten. Somit geht der Gegenvorschlag der Regierung tatsächlich baden. Wir lehnen diese Vorlage erstens ab, weil wir der Meinung sind, dass der Gegenvorschlag nicht zum erwünschten Ziel führt, und zweitens wir Grüne für eine Sonderbehandlung von Seeanstössern keine Hand bieten werden.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Die Eigentumsgarantie ist ein hohes Gut und die Grundlage eines liberalen Staates – wir haben dies heute gehört, mehrmals gehört – und wir unterstützen diese Aussage. Die Eigentumsgarantie ist zu schützen. Es ist aber auch so, dass die Eigentumsgarantie nicht unumschränkt und absolut gilt, und dies auch zum Glück. Eine Entwicklung, eine Veränderung, eine gesteuerte Entwicklung innerhalb der Gesellschaft im Raum wäre nicht möglich, wenn die Eigentumsgarantie als Grundsatz über allem anderen steht. Entscheidend in der Frage der Eigentumsgarantie ist die Abwägung der verschiedenen Interessen, der verschiedenen verfassungsmässigen Interessen im Einzelfall. Es braucht also diese Möglichkeit der Enteignung, um Strassen zu bauen, Bahnen zu bauen, Entwicklungen im Stadtkern-Entwurf zu führen. Es funktioniert nicht, wenn die Eigentumsgarantie über allem steht. Es braucht aber auch diese Drohung der möglichen Enteignung, um gute Lösungen zu finden. Gute Lösungen in allen Fällen finden wir eigentlich in der Zusammenarbeit, wenn miteinander diskutiert wird. Aber eine Diskussion, eine gemeinsame Lösungssuche kann nicht stattfinden, wenn ein Vetorecht für eine Interessengruppe existiert. Das beste Beispiel, bei dem wir das im Moment immer wieder sehen, ist der Sicherheitsrat (*der Vereinten Nationen*), der mit dem Vetorecht nicht handlungsfähig ist. Wir dürfen also kein Vetorecht festschreiben. Auch wissen wir ja nicht ganz klar, wie die NZZ hier bei diesem Vorschlag, bei dieser Verschärfung auf den Begriff «Kompromiss» kommt. Aus meiner Sicht erscheint mir bei diesem Antrag eher der Begriff «Erpressung» angemessen zu sein, denn schliesslich ging es darum, mit einer Verschärfung eine Mehrheit im Kantonsrat zusammenzubringen. Einen Kompromiss erachte ich in der Regel als eine Lösungssuche, bei der man aufeinander zugeht, das sehe ich hier nicht. Wir haben hier aber eben das grundsätzliche Problem: Wir können kein Gesetz verabschieden, das die Verfassung missachtet, das die Ungleichbehandlung der Bürger festschreibt und einen absoluten Eigentumsschutz für Leute festschreibt, deren Grundstück an ein Gewässer anschliesst – das steht nachher in 28c drin –, und nicht die Eigentumsgarantie allgemein immer im selben Verfahren schützt. Daher ist das Gesetz abzulehnen.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon):* Die beiden Volksinitiativen zum Seeuferweg beziehungsweise deren Umsetzungsvorlagen beschäftigen den Kantonsrat und seine vorberatenden Kommissionen nun be-

reits seit einigen Jahren. Entsprechend erlaube ich mir, an dieser Stelle nochmals auf die Grundhaltung der CVP zum Seeuferweg einzugehen.

Bereits bei der Überweisung der beiden Initiativen haben wir deutlich dargelegt, dass wir einem Seeuferweg nur unter Auflagen zustimmen. Erstens muss die Ausgestaltung eigentümergefreundlich erfolgen, sprich: Enteignungen sind wo immer möglich zu verhindern. Zweitens ist der Weg keinesfalls immer zwingend direkt am Ufer zu führen. Nicht eine zwingende Ufernähe, sondern die Attraktivität eines Weges soll im Vordergrund stehen. In der Kommissionsarbeit ist es gelungen, diesen beiden Aspekten Rechnung zu tragen und eine ausgewogene Vorlage zu erarbeiten. Bedauerlicherweise zeigte es sich bei der ersten Lesung der Vorlage, dass verschiedene Parteien nicht oder nicht mehr bereit waren, diese ausgewogene Vorlage der vorberatenden Kommission mitzutragen. Damit drohte die gesamte Vorlage Schiffbruch zu erleiden. Einen Scherbenhaufen wie beispielsweise beim Strassengesetz gilt es jedoch zu verhindern. Gerade die Überarbeitung des Strassengesetzes hat deutlich gezeigt, wohin es führt, wenn sich Links und Rechts gegenseitig paralysieren. Das Leid tragen am Schluss die Bürger, die Lösungen und nicht Blockaden erwarten. Dies gilt es zu verhindern. Insofern ist es zu begrüßen, dass die SVP kurzfristig unter Gesichtswahrung versucht, einen Beitrag zu einer Lösung zu leisten, auch wenn der Weg dazu eher sonderbar ist, sehen wir darin eine Chance, einen weiteren Scherbenhaufen zu verhindern. Wir sind zwar weiterhin überzeugt, dass die von der vorberatenden Kommission ausgearbeitete Formulierung wesentlich ausgereifter ist als der Blitzantrag der SVP. Der heute zur Diskussion stehende Antrag klingt zwar auf den ersten Blick eigentümergefreundlich, bei genauer Prüfung wird sich jedoch zeigen, ob dieser dem übergeordneten Recht standhalten kann. Den betroffenen Grundeigentümern wird er deshalb keine grosse Hilfe sein.

Trotz diesem Makel dürfen wir jedoch den Blick fürs Ganze nicht verlieren. Es wäre geradezu fahrlässig, deshalb die ganze Vorlage scheitern zu lassen. Deshalb wird die CVP den SVP-Antrag unterstützen, um einen Scherbenhaufen zu verhindern. Damit hat die Vorlage nun gute Chancen, im Rat eine Mehrheit zu finden. Damit ebnen wir den Weg für eine Umsetzungsvorlage für diesen umstrittenen Weg. Wie bereits in der ersten Lesung angekündigt, will jedoch die SP mit einer neuen Volksinitiative das Geschäft nochmals neu aufrollen. Den

Sozialdemokraten empfehle ich jedoch, die vermeintliche Kröte zu schlucken, denn der Spatz in der Hand dürfte wesentlich geniessbarer sein als ein Scherbenhaufen nach einem Volks-Nein. Mit einer neuen Volksinitiative lässt sich zwar in den Seebezirken sicher Wahlkampf machen, aber in den anderen Bezirken dürfte eine Initiative, die über Jahre Millionenbeträge für die nicht gerade am Hungertuch nagenden Seegemeinden blockiert, nicht gerade für einen Popularitätsschub sorgen. Daher empfehle ich der SP, die Kröte zu schlucken. Sie werden daran nicht ersticken. Auch uns wäre der Sonntagsbraten der vorberatenden Kommission wesentlich sympathischer gewesen, deshalb lassen wir aber nicht gleich die ganze Vorlage platzen.

*Markus Schaaf (EVP, Zell):* Eigentlich hätte ich gedacht, dass der Papst heute hier ist. Denn er soll gesagt haben, dass er sich dahin begeben will, wo das Elend am grössten ist (*Heiterkeit*). Was heute der Kantonsrat veranstaltet, ist wirklich ein Elend. Am Anfang standen zwei Volksinitiativen mit dem berechtigten Anliegen, dass die Seeufer für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Beide Initiativen, die der EVP und die der SP, sind nicht etwa aus dem Gedanken von Neid und Missgunst entstanden, sondern sie greifen ein Anliegen auf, das sowohl in der Bundesverfassung als auch in der Kantonsverfassung festgehalten ist. Beide Parteien wollten dafür sorgen, dass geltendes Recht umgesetzt wird, und beide Parteien haben problemlos die nötigen 6000 Unterschriften für ihre Volksinitiative zusammengebracht. Der Regierungsrat hat aus unserer Sicht einen vernünftigen Gegenvorschlag präsentiert und beide Parteien waren bereit, zugunsten dieser konstruktiven Lösung ihre Volksinitiativen zurückzuziehen. Die Kommission hat nochmals über diesem regierungsrätlichen Vorschlag gebrütet, daran herumgebastelt und auch da waren wir noch bereit, in der ersten Lesung diesem Vorstoss zu einer knappen Mehrheit zu verhelfen.

Doch heute, in der zweiten Lesung scheint nun plötzlich alles ganz anders, frei nach dem Motto des preussischen Kulturpolitikers Friedrich Althoff: «Was gebe ich auf mein dummes Geschwätz von gestern.» Das Elend begann damit, dass die SP plötzlich nicht mehr mit dem Entlein am Uferweg zufrieden ist, sondern den Schwan auf dem See will. Und dafür setzt sich die SVP auf einmal für die Uferwege ein, allerdings mit einer expliziten Eigentumsgarantie. In seiner Begründung weist Jakob Schneeblei zu Recht darauf hin, dass in der

Schweiz das private Eigentum eine wichtige Errungenschaft sei. Es ist deshalb in der Folge auch richtig, dass die Garantie und Sicherung des privaten Eigentums bereits in der Bundesverfassung geregelt wird. Privates Eigentum ist ein Grundrecht. Ebenso geregelt ist in der Bundesverfassung etwa zehn Artikel später, in welchem Mass und unter welchen Umständen dieses Grundrecht eingeschränkt werden kann oder muss. Wenn nun der Umgang mit privatem Eigentum bereits in der Bundesverfassung geregelt ist, dann sollten wir das auch so belassen. Oder ist Jakob Schneeblei der Meinung, dass diese Eigentumsgarantie auch dann gelten soll, wenn wir in Zukunft einmal über die Umfahrung Eglisau sprechen oder über den Kapazitätsausbau von Schienen- und Strassenverkehr? Bei der Annahme des Antrags Schneeblei würde eine Ungerechtigkeit geschaffen, denn alle Landbesitzer in unserem Kanton haben sonst keine solche Eigentumsgarantie. Weder für Rad- noch Fusswege, Strassen- oder Eisenbahnführung kann Land enteignet werden, wenn eine solche Eigentumsgarantie gegeben würde. Beim Bau eines Seeuferweges soll das jetzt aber möglich sein, das ist einfach nicht systemgerecht.

Es ist ein Elend, dass durch das sture Beharren auf extremen Positionen sowohl auf rechter als auch auf linker Seite diese Ufervorlage wohl scheitern wird. Und es stellt sich die Frage, wer am Schluss vor allem die Verlierer sind. Die Verlierer sind die Zürcher Politik und ihre Institutionen. Einmal mehr wurde ein erarbeiteter Kompromiss durch das Verharren auf Extrempositionen zunichte gemacht. Trotz Verfassungsauftrag ist dieser Rat scheinbar nicht in der Lage oder nicht willens, eine tragfähige Lösung zu erarbeiten und dann auch umzusetzen. Die grosse Verliererin ist die Zürcher Bevölkerung. Sie wird auch weiterhin darauf warten müssen, dass es einen Uferweg geben wird und dass eben zu einem Uferweg nicht nur grosse Reden gehalten werden, sondern dass auch endlich einmal Taten folgen. Schade, die EVP hätte gerne jetzt gehandelt.

*Rico Brazerol (BDP, Horgen):* Bei Umfragen, welche denn die vertrauensvollsten Berufe seien, landen Autoverkäufer, Finanzberater und Journalisten weit hinten in der Rangliste. Und in einer schon beachtlichen Regelmässigkeit belegen – Sie ahnen es – Politiker jeweils den letzten Platz. «Zürisee für alli» ist exemplarisch, warum das so ist: Zu Beginn waren zwei Volksinitiativen, dann endlose Diskussion, bis man einen Gegenvorschlag ausgearbeitet hat. Man ist auf gutem

Weg und plötzlich werden links, rechts und in der Mitte akrobatische Meinungs-Salti rückwärts geschlagen.

Manchmal braucht es einen Kompromiss. Ein Kompromiss ist erst dann vollkommen, wenn alle Beteiligten das erhalten, was sie nicht unbedingt haben wollten. Der Gegenvorschlag ist so ein Kompromiss. Die BDP ist weiter für einen verbesserten Seezugang und die BDP ist weiter gegen Enteignungen. Darum unterstützen wir diesen Änderungsvorschlag. Sollte es aber zu einer Volksabstimmung kommen, ist das für uns auch okay. Wir gehen davon aus, dass es der durchgehende Seeuferweg beim Volk sehr schwer haben wird; und zwar nicht, weil wir in der NZZ gelesen haben, dass rund 76 Prozent einen Seeuferweg ablehnen würden, wie eine Umfrage des Vereins «Fair» ergab. Bei lediglich 103 befragten Stimmbürgern aus dem Kanton und einem Streubereich von 10 Prozent muss man diese Aussage mit der gebotenen Vorsicht geniessen. Wir wagen aber eine Prognose: Zig Millionen Franken, um ein paar reichen Seeanstössern ins Wohnzimmer sehen zu können? Nein, zum Glück ist die Sorge um das Geld beim Volk viel ausgeprägter als der Hang zum Neid.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* «Enteignungen sind nur ausnahmsweise zulässig.» Dieser Satz brachte das Blut verschiedener Parteien in Wallung. Man kann es drehen und wenden wie man will, beim Seeuferweg geht es um die Frage der Enteignung. Dass der gute und vertretbare Kompromiss aus der KPB (*Kommission für Planung und Bau*) von SP und Grünen nun gekippt wurde, erachtet die EDU als Wortbruch. Es zeigt exemplarisch auf, welche Parteien lösungsorientiert sind und das Wohl nicht nur ihrer Klientel, sondern des ganzen Volkes vor Augen haben. SP und Grüne gehören definitiv nicht zu den Parteien, die das Allgemeinwohl des Bürgers höher achten. Ich bin erstaunt, dass Monika Spring die Schuld für den Schiffbruch des Gegenvorschlags nun der SVP zuschiebt. Die SP hat sich aus dem Kompromissvorschlag verabschiedet und nicht die SVP. Wenn die Parteiideologie konstruktives Zusammenarbeiten verhindert, werden wir im Kanton Zürich nur Verlierer haben. Die EDU bietet immer Hand zu lösungsorientierter Zusammenarbeit.

Privatbesitzer von Seeanstösser-Liegenschaften haben sehr viel Geld für ihre Grundstücke bezahlt, in Treu und Glauben, dass sie als Eigentümer den Eigentumsschutz gemäss Bundesverfassung geniessen. Die EDU als bürgerliche Partei kann niemals Enteignungen für einen



Seeuferweg zustimmen und ruft alle bürgerlichen Politiker auf, dasselbe zu tun. Danke.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Ich will nicht in Geschichtsschreibung machen, sondern nach vorne schauen. Wenn der Kantonsrat heute diesen Gegenvorschlag, diesem Antrag von Jakob Schneebeili zur Mehrheit verhilft, dann verpflichtet er sich selbst, diese Anliegen dann auch bei der Beratung des kantonalen Richtplans eins zu eins umzusetzen, und zwar sowohl in der Textformulierung, wie sie heute besteht, als auch möglicherweise in einer Anpassung des Planintrages, der auf einem generellen Vorprojekt der Verwaltung beruht und zu grossen Ängsten Anlass bietet. Zweitens verpflichten wir hier auch die Regierung, welche die Hoheit hat, regionale Richtpläne festzusetzen. Das heisst, die Regierung ist gebeten – verpflichtet sogar –, bei dieser Festsetzung dem Willen dieses Rates und möglicherweise dann, wenn irgendjemand hier das Referendum ergreifen sollte, auch tatsächlich zum Durchbruch zu verhelfen. Wenn das nicht geschieht, dann haben wir hier mit verschiedenen Wehen und möglicherweise einer dritten Lesung nur eine Totgeburt produziert. Die Leute, die Eigentum am Seeufer haben, haben dieses Eigentum wohl erworben. Wenn das höhere öffentliche Interesse gegeben wäre, dann wäre eine Enteignung auch heute noch möglich. Wir bestreiten allerdings, dass ein durchgehender – ich betone: ein durchgehender – Seeuferweg ganz dem Seeufer entlang, tatsächlich einem höheren Interesse entspricht. Es ist eben nicht so, dass die Initiative eine Verbesserung des Zugangs verlangen würde, sondern sie verlangt einen durchgehenden, lückenlosen Uferweg direkt am Wasser. Und das ist der Stein des Anstosses.

Also nochmals: Mit dem heutigen Kompromiss ist es nicht getan. Es geht darum, in den kantonalen und regionalen Richtplänen diesem Gegenvorschlag dann auch tatsächlich zur Realisierung zu verhelfen. Besten Dank.

*Claudio Zanetti (SVP, Zollikon):* Wir schulden noch Kollegin Monika Spring eine Antwort auf ihre Frage. Sie hat nämlich gefragt, wen die SVP als Volkspartei so vertritt. Schön, als Sozialdemokratin weiss sie natürlich am besten auch immer für andere zu denken und sich um andere zu sorgen, deshalb hat sie auch die Antwort gleich geliefert:

Wir seien da für die reichen Säcke. Frau Spring, das ist falsch. Sie können das als Faustregel so sehen: Wir von der SVP sind für diejenigen, die nicht so arm sind, dass sie zur Fürsorge müssen, und nicht so reich, dass sie wegen ihres Vermögens nach Monte Carlo müssen. Das ist so eine Faustregel. Sie können auch sagen, wir seien für den Mittelstand. Sie tun so, als sei Reichsein ein Verbrechen oder mindestens ein Vergehen. Dem ist nicht so. Solange diese Leute, von denen wir reden, die vielleicht schöne Liegenschaften am See haben, ihr Geld nicht gestohlen haben oder auf andere unrechtmässige Art und Weise erwirtschaftet haben, hat der Staat diese Vermögen zu schützen. Auch Sie sollten das machen. Es ist natürlich möglich, dass in Ihrem Umfeld niemand aus eigener Arbeit auf einen grünen Zweig gekommen ist (*Heiterkeit*) und dass sie sich deswegen ein Auskommen beim Staat suchen, sei das in der Asylindustrie oder als Bewährungshelfer oder -fürsorger oder was weiss ich was. Aber es gibt auch noch Leute, die im freien Markt ein Auskommen erwirtschaften, die arbeiten müssen und die so zu Vermögen gekommen sind. Und diese Leute verdienen unseren Schutz, Frau Spring.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Als Grundeigentümer habe ich eigentlich kein Problem damit, wenn man das Privateigentum respektiert. Nur, der Kompromiss geht natürlich auf eine andere Seite, da müssten Sie dann konsequent sein. Also wenn Sie das Enteignungsverbot auf das ganze Strassengesetz anwenden, dann sind wir dabei. In meinem ganz persönlichen Fall: Wir haben eine Baulinie mitten durch unser Betriebsgebäude. Sie reden hier von Reichen, aber hier werden wir in unserer Existenz bedroht, wenn Sie mit Ihrer nachfrageorientierten Strassenausbauintiative daherkommen. Das ist dann auch wieder etwas, bei dem die Wirtschaftsfreundlichkeit Ihrer Fraktion infrage gestellt wird. Also seien Sie konsequent: Wenn Sie ein Enteignungsverbot wollen, dann über das ganze Strassengesetz, aber nicht einfach privilegiert für irgendwelche Teilaspekte. Danke.

*Max Homberger (Grüne, Wetzikon):* Es geht auch um den Seeuferweg, aber im Wesentlichen geht es um einen nicht allzu überraschenden Angriff auf Recht und Kultur aus den Reihen der SVP. Überraschender ist die breite Unterstützung bis ins sogenannte bürgerliche Mittelfeld hinein. Es ist allgemein bekannt, dass die Seeufer der Allgemeinheit zugänglich zu halten sind. Und wir leben in einem Kanton

mit einem Expropriationsrecht, das grundsätzlich für alle Leute Gültigkeit hat. Und Sie wollen es jetzt gerade zweiteilen, nämlich in einen Bereich entlang des Sees, wo es keine Expropriationen gibt, und in einen Bereich, wo Sie jedem kleinen Einfamilienhauseigentümer mit seiner Schweizer Fahne im Garten den Vorgarten abschneiden, um Ihre Rollbahnen zu verbreitern. Das hat mit Recht und Kultur nichts mehr zu tun, das ist Rechtsverluderung reinsten Art. Danke.

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Um was geht es heute überhaupt? Von was sprechen wir? Wege können am Zürichsee auch ohne diese Änderung des Strassengesetzes gebaut werden, sofern Sie das noch nicht bemerkt haben, Wädenswil und Richterswil lassen grüssen. Sie sind sogar von der SVP mitgetragen worden. Dort kann man aber scheinbar nicht in die Wohnzimmer schauen, es hat auch keinen Sitzplatz in den privaten Wohnzimmern, daher muss da offenbar das Gesetz her. Es können, wie gesagt, genügend Wege ohne Enteignungen erstellt werden. Zu Monika Spring: In der ersten Lesung – das wurde schon erwähnt – hatten Sie eine Mehrheit ohne die SVP. Sie haben damals die Vorlage, den Kompromiss noch in den schönsten Tönen gerühmt. Wer hat sich aus dem Kompromiss verabschiedet, der ohne die SVP oder gegen die SVP zustande gekommen ist? Die SP als Erste. Mit Ihrem Wortbruch, Monika Spring, haben Sie den heutigen diesbezüglichen SVP-Änderungsantrag erst provoziert. Auch die Reaktion der GLP auf die Vorlage aus der ersten Lesung erstaunt doch. Damals wurde das mitgetragen, inklusive in der Kommission. Anschliessend liest man von der GLP nach der ersten Lesung, für die GLP sei die Vorlage zu eigentümerfreundlich. Thomas Wirth, Erpressung ist ein starkes Wort angesichts der Tatsache, dass Sie eine Mehrheit hatten – ich muss das wiederholen – ohne die SVP oder gegen die SVP. Aber da die SVP ja bekanntlich eine konstruktive und lösungsorientierte Partei ist (*Heiterkeit*) – lachen Sie nur –, bieten wir Hand für den heute vorgeschlagenen Kompromiss, für die heute vorgeschlagene Lösung.

*Monika Spring (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Der Kompromiss, Rico Brazerol, wurde vom Volkswirtschaftsdirektor und von der Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet. Der Kompromiss war tragfähig, er wurde in der ganzen Vernehmlassung mehrheitlich unterstützt. In dieser Umsetzungsvorlage der Volkswirtschaftsdirektion war keine

Rede von einem speziellen Eigentumsschutz. Dieser ist durch das übergeordnete Recht gegeben und ich habe es in der letzten Debatte ganz klar gesagt: Die SP steht zum Eigentum, das ist klar. Und wir waren auch dabei, waren aktiv dabei und haben mitgeholfen, damit der Eigentumsschutz in einer klaren Form in die Verfassung geschrieben wurde, sowohl auf Bundes- wie auf Kantonsebene.

Wortbruch haben Sie begangen, indem Sie genau den Kompromiss hintergangen haben. Ich kann Ihnen sagen: Ich wäre nach wie vor für diese Formulierung eingestanden, wir hätten die Kröte geschluckt, die ursprüngliche Formulierung aus der KPB. Aber das Problem war, dass dieser Kompromiss eben anders interpretiert worden ist. Dieser Kompromissvorschlag wurde nicht als gängige Praxis interpretiert, wie wir das zuerst gedacht haben. Und ich muss in diesem Sinne auch gestehen, dass ich darauf geachtet habe, dass Carmen Walker Späh damals diesen Kompromiss ausgearbeitet hat. Denn es war ihr nicht wohl dabei mit dieser harten Formulierung, die ja ursprünglich bereits zur Diskussion stand. Leider, leider wurde der Kompromiss dann eben anders interpretiert und damit war er nicht mehr haltbar. Das ist das Problem. Denn es gibt immer auch die Materialien, die nachher eine wichtige Rolle spielen bei der restlichen Interpretation. Aus diesem Grund und das ist der einzige Grund, weil es sowieso keine Mehrheit gab – das war ja klar, weil die GLP und die Grünen nicht im Boot waren –, darum hat auch die SP schlussendlich den Kompromiss nicht mehr mittragen können, den Kompromiss 2. Aber der echte Kompromiss war von Ernst Stocker, das ist ganz klar, und ich bedaure es, dass Sie diesen Kompromiss nicht gehalten haben, der in der Vernehmlassung war. Was Sie jetzt «hineingepostet» haben, war nicht in der Vernehmlassung, von daher ist es auch gegen Treu und Glauben, was Sie hier mit dieser Vorlage gemacht haben.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Ja, ich kann es natürlich nicht auf uns sitzen lassen, dass man uns noch vorwirft, wir hätten einen Kompromiss hintertrieben. Es ist ja völlig klar, der Kompromiss – wenn man dem so sagen will, denn Paragraph 28c in der alten Fassung war ja nicht ein wirklicher Kompromiss in dem Sinne, dass er das Eigentum nicht hochgehalten hätte –, dieser Kompromiss wurde ja eigentlich von Ihnen dann gekündigt. Und Monika Spring hat das richtig gesagt: Dazu hat auch die GLP einen grossen Beitrag geleistet, indem sie ihn als zu eigentümerfreundlich bezeichnet hat, sodass Sie

wahrscheinlich kalte Füsse bekommen haben. Aber dass wir uns dann natürlich unter diesen Voraussetzungen auch nicht mehr an etwas gebunden fühlen, das muss ja allen im politischen Prozess auch klar sein, zumal wir immer gesagt haben, dass für uns das Grundeigentum einen sehr, sehr hohen Stellenwert hat.

Vielleicht etwas zu den Argumenten, man müsse das dann im ganzen Strassengesetz so verankern. Lieber Robert Brunner, es ist natürlich schon nicht das Gleiche, ob du eine Strasse baust, eine Schiene, einen Radweg oder einen Seeuferzugang, einen Fussweg (*Unruhe auf der linken Ratsseite*). Es ist nicht dasselbe. Und ihr müsst vielleicht auch respektieren, dass Raumplanung Sache der Kantone ist, das ist immer noch so, das steht auch in der Bundesverfassung. Also dürfen die Kantone mit diesen verschiedenen Instrumenten auch unterschiedlich umgehen und das werden wir auch verteidigen. Zu den Grünen: Ihr müsst eigentlich in einem extremen Dilemma sein. Ihr beansprucht den Zugang zum Zürichseeufer für Menschen auch für ihr Vergnügen und nennt das dann ökologisch. Ihr müsstet eigentlich froh sein, dass die Ufer geschützt sind und dass sich keine zu grossen Menschenmengen am Ufer bewegen. Und dass ihr diese Vorlage letztlich ablehnt, zeigt, in welchem Dilemma ihr argumentiert. Und noch etwas zur Rednerin der Grünen, weil sie beklagt hat, die Radwege seien dann weniger attraktiv: Wir sprechen hier nicht von einer Radwegvorlage, wir reden von der Fussgänger-Zugänglichkeit und nicht über Radwege. Besten Dank.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal:* Ich glaube, die Aussage von Hans-Heinrich Heusser muss doch nochmals korrigiert werden. Denn den Minderheitsantrag zu Paragraf 28c in der Vorlage, wie ihn die KPB gebracht hat, haben wir eingebracht, und zwar genau aus diesem Grundsatz: Wir möchten nicht diese Ungleichbehandlung von verschiedenen Kategorien von Grundeigentümern. Das Grundeigentum soll überall gleichwertig geschützt werden, von allen überall im ganzen Kanton gleich hoch gewertet werden. Es soll nicht, weil es zufälligerweise an ein Gewässer angrenzt, einen höheren Schutz geniessen. Dies haben wir bei Paragraf 28c in der ursprünglichen Fassung bereits kritisiert. Dies kritisieren wir auch jetzt. Ich bin einfach der Ansicht, dass Paragraf 28c nicht ganz verfassungskonform ist, einer Prüfung nicht standhalten wird. Aber das ist nicht die Haltung der GLP, dass wir das jetzt anstreben werden, son-

dern das ist einfach meine Einschätzung dieser Gesetzgebung, die wir heute vermutlich hier drin beschliessen werden. Es ist in dem Sinne vermutlich kein Kompromiss. «Erpressung» ist zugegebenermassen ein starkes Wort, aber vielleicht trifft es das Wort «Totgeburt» am ehesten. Denn ich glaube tatsächlich nicht, dass dieser Text rechtskonform ist. Aber wir wollen auch keinen Seeuferweg, der überall direkt am Ufer entlang führt und von dem aus man allen Leuten in die Stube hineinschauen kann. Mich interessiert in der Regel die Stubeneinrichtung der Leute sowieso nicht, aber wir möchten das nicht. Wir möchten auch nicht, dass überall enteignet wird. Der Vorschlag in den regionalen Richtplänen führt auch nicht zwangsläufig überall direkt am Ufer entlang. Es geht nur darum, bei der Realisierung des Uferweges vernünftige Lösungen zu finden, und dies in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Grundeigentümern und den Gemeinden. Und mit einem Vorschlag 28c, sofern er tatsächlich rechtens ist, ist diese Diskussion nicht möglich. Daher bitte ich Sie: Lehnen Sie das ab, dann ist halt diese Seeuferwegvorlage – abgeschlossen ist sie sowieso nicht – aber wenigstens für heute einmal abgeschlossen. Wir haben kein Gesetz, keine Umsetzungsvorlage zu dieser Initiative. Weder für den Seeuferweg noch für den Kanton Zürich wäre dies aber tatsächlich ein Untergang. Aber eine Ungleichbehandlung dürfen wir nicht akzeptieren.

*Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil):* Es geht hier nicht um ein moralisches Urteil über Reiche oder Arme. Es hat niemand gesagt, es hätte jemand Geld gestohlen, um am See zu wohnen, das ist absurd, Claudio Zanetti. Aber Sie, geschätzte SVP und in Ihrem Schlepptau alle übrigen Parteien, scheinen irgendwie Ängste zu teilen mit ein paar wenigen. Sie haben Schiss und Sie lassen sich dazu verleiten, dem Volk den in Verfassung und Gesetzen gewährten Zugang ans Wasser zu stehlen. Das ist beschämend, das ist elend, Papst hin oder her. Wir auf unserer Seite machen eigentlich nichts anderes, als auf der Einhaltung von Gesetz und Verfassung zu bestehen. Und wir haben auch nie etwas anderes gewollt als den Bau eines längst geplanten Seeuferweges. Darum ging es und um überhaupt nichts anderes.

Ihr Vorschlag, das wissen Sie genau, wird vor keinem Gericht standhalten. Ist es Ihnen nicht peinlich, als Kantonsrat so etwas zu beschliessen? Das Eigentum ist auch per Verfassung nur soweit geschützt, als nicht überwiegende öffentliche Interessen einen Eingriff

rechtfertigen. «Den raumplanerischen rechtlichen Rahmen kann man deshalb nicht negieren und dieser besagt nun mal sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene, dass See- und Flussufer freizuhalten sind und der Zugang zu erleichtern ist. Aufgrund dieses rechtlichen Rahmens ist es auch so, dass die Richtpläne dieses Anliegen konkretisieren. Das war bis heute so und das wird auch in Zukunft so bleiben.» Das ist ein Zitat von Carmen Walker Späh aus der ersten Lesung. Sie wissen also ganz genau, was Sie tun. Sie wollen uns irgendwie abstrafen, Sie wollen Ihr Gesicht nicht verlieren gegenüber den Leuten, die Sie offenbar sponsern. Es ist schade, es ist beschämend, es ist elend.

Ich gehe davon aus, wie auch immer, dass die Bevölkerung vermutlich zum Vorschlag der Regierung, der abgestützt war, der rechtlich in Ordnung war, der wirklich «verhebe» würde, wird Stellung nehmen können. Und die Bevölkerung wird sich nicht von Ihren Ängsten leiten lassen. Es tut mir leid, dass das heute so rausgekommen ist, denn wir haben damit wirklich nicht, aber auch gar nichts gewonnen, Sie nicht und wir noch nicht. Ich danke Ihnen.

*Martin Geilinger (Grüne, Winterthur):* Als Winterthurer interessiert mich der Seeuferweg herzlich wenig. Winterthur hat ja zumindest vorläufig noch keinen See, also profitieren würde ich da nur nach einer doch längeren Reise für einen Spaziergang. Was mich aber zunehmend beschäftigt, ist der Umgang in diesem Rat mit der Demokratie, mit den Volksrechten. Wir haben also von der EVP gehört: zwei Volksinitiativen. Dazu wurde ein Gegenvorschlag beschlossen. Und nun, wenn wir heute schauen, wie das voraussichtlich herauskommt mit der Textergänzung seitens der SVP, wenn der Text so umgesetzt wird, wie das die Meinung wäre – in Klammern: Es ist ja noch fraglich, ob das geht, aber wenn das gemäss dem Willen der Mehrheit des Rates so umgesetzt wird –, dann haben wir mit dem, was wir heute beschliessen, eine Seeuferverhinderungsvorlage. Wir haben also einen Gegenvorschlag beschlossen, der das konträre Gegenteil dessen bewirken wird, was die beiden Initiativen wollten. Ich denke, so können wir nicht mit Volksinitiativen umgehen. Ob man nun die Seeuferwege wichtig oder weniger wichtig findet, ist in diesem Zusammenhang irrelevant. Aber ich glaube, es ist einfach keine Art, wie man mit Volksinitiativen umgehen darf.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Eigentlich weiss ich gar nicht, was ich sagen soll (*Heiterkeit*). Es ist ein typischer Morgen zur Verkehrspolitik. Diesmal geht es um den Fussverkehr, es kann auch um Strassen gehen. Die Meinungen sind extrem, sie prallen gegeneinander. Es ist erstaunlich, welche politischen Argumentarien hervorgezogen werden, um mit dem Zuehänder zu fechten wegen eines Wegleins dem Zürichsee entlang. Der Gegenvorschlag des Regierungsrates hatte das Ziel, Mittel zur Verfügung zu stellen, um dort, wo es möglich ist, mit den Gemeinden zusammen den Zugang der Bevölkerung zum See zu ermöglichen. Das war das Ziel. Es war nicht das Ziel des Regierungsrates, «rübis und stübis» Enteignungen vorzunehmen und Stege zu bauen, damit alle rings um den See herumfahren und joggen können. Das war nicht das Ziel des Gegenvorschlags.

Die Kommission hat sich bemüht, eine Lösung zu finden. Der Regierungsrat – das habe ich bei der ersten Lesung gesagt – hat dieser Lösung zugestimmt. Sie war mehrheitsfähig, jedenfalls – es wurde nicht abgestimmt – hatte ich das Gefühl, dass sie mehrheitsfähig war. Eine Woche später stellte ich fest, dass sie nicht mehr mehrheitsfähig war. Zum neuen Antrag, den Sie heute beraten, hat die Regierung keine Stellung genommen, wir nehmen das so zur Kenntnis. Ich denke, der Rat hat zu entscheiden. Ich muss einfach sagen aus meiner bescheidenen Warte, das ist nach wie vor meine Meinung: Lieber habe ich einen Spatz in der Hand, um dort, wo es möglich ist, Geld auszugeben, als Schwäne auf dem Zürichsee, die wahrscheinlich schwimmen, aber nicht gehen können auf diesem Weg. Deshalb bin ich der festen Meinung, dass der Rat zu entscheiden hat. Aber von etwas bin ich ganz klar überzeugt: Zum Volkswillen wurde jetzt mehrheitlich gesagt, dieses sei der Volkswille und jenes sei der Volkswille. Ich bin überzeugt, dass die Bevölkerung dort, wo es möglich ist, an den See gehen möchte. Aber sie will nicht, dass wir endlos vom Staat her Prozesse führen für viel Geld, um am Schluss fünf Meter mehr oder weniger Seezugang zu haben. Das will sie, glaube ich, nicht. Darum denke ich: Sie müssen heute entscheiden, was Sie wollen, was mehrheitsfähig ist. Der Regierungsrat – das haben wir des Öftern gesagt – hatte nie, gar nie die Enteignungen im Vordergrund, denn mit Enteignungen bringen wir der Bevölkerung keinen Seeuferweg, sondern es ist ein Mittel, das in ausgesprochen wenigen Fällen möglich gewesen wäre. Aber jetzt ist ja ein anderer Antrag auf dem Tisch und über den entscheiden Sie heute. Besten Dank.



*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der SVP zuzustimmen.**

Paragraf 28c lautet neu:

§ 28c. Gegen den Willen der Eigentümerinnen und Eigentümer dürfen private Grundstücke für die Erstellung von Uferwegen weder enteignet noch anderweitig beansprucht werden.

*II. Übergangsbestimmungen*

§ 28b

*III.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Die Vorlage geht wieder an die Redaktionskommission. Die Schlussabstimmung findet nach der dritten Lesung statt. Dann sind materielle Anträge nicht mehr zulässig und wir bestimmen auch über Teil B der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

**10. Forderung nach einem regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Knonaueramt**

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich), Moritz Spillmann (SP, Ottenbach) und Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.) vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 41/2012, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Jakob Schneebeili hat an der Sitzung vom 25. Juni 2012 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Wir haben zu entscheiden.

*Jakob Schneebeli (SVP, Affoltern a. A.):* Mit diesem Postulat wird die Regierung eingeladen, etwas zu tun, was das Amt für Verkehr in der Volkswirtschaftsdirektion eigentlich seit geraumer Zeit bereits tut. So erklärt der Amtschef in seinem jedermann zugänglichen Flyer, Zitat: «Eine langfristige und sorgfältige Planung der Verkehrsinfrastrukturen hat unter Berücksichtigung der verschiedenen Aspekte wie Umwelt, der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, der Veränderungen im Freizeitverhalten, aber auch der vorhandenen beschränkten Finanzmittel zu erfolgen. Dabei müssen die verschiedenen Verkehrsträger optimal aufeinander abgestimmt werden. Entsprechend den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes des Regierungsrates soll dabei die Verkehrsmittelwahl wesensgerecht erfolgen. Das heisst, der Verkehrsteilnehmer soll aus freien Stücken das für seinen Weg und seinen Verkehrszweck optimale Verkehrsmittel wählen können. Das Amt für Verkehr hat die Aufgabe, in Zusammenarbeit mit dem Bund, den anderen Kantonen, den kantonalen Amts- und Fachstellen und mit den Städten und Gemeinden im Kanton Zürich die langfristige Entwicklung der Infrastrukturen, verschiedene Strassen, Velo- und Fusswege, zu koordinieren.»

Die Abteilung «Gesamtverkehr» entwickelt unter anderem regionale Gesamtverkehrskonzepte als Grundlage für Programm- und Massnahmenplanung im öffentlichen Individual- und Güterverkehr. Dabei nehmen sich die Projektentwickler der Verkehrsprobleme der Gemeinden auf Staatsstrassen an und erarbeiten Lösungen, welche mit den Gemeinden koordiniert zu Projektreife gebracht werden. Was also können die Postulanten noch mehr wollen? Mir scheint, dass ihre Forderungen bereits mit den heutigen Regelungen umfassend erfüllt sind.

Seit der Eröffnung durch das Knonaueramt sind die meisten Gemeinden stark vom Durchgangsverkehr entlastet worden. Ende September 2012 hat das Stimmvolk im Kanton Zürich zudem mit überwältigendem Mehr die Realisierung des projektierten Autobahnzubringers zur A4 mit den Ortsumfahrungen Obfelden/Ottenbach zugestimmt. Dieses Vorhaben wird zurzeit wohl von den zuständigen Planern in ein ausführungsfähiges Projekt überführt, nur dürfte es dort etwas zügiger vorwärtsgehen. Natürlich sind die einzelnen Gemeinden im Knonaueramt, allen voran Affoltern am Albis, damit beschäftigt, ihre Verkehrskonzepte auf ihre künftige Entwicklung hin auszurichten. So hat die Gemeinde Affoltern an ihrer Gemeindeversammlung von Ende

Januar 2012 den kommunalen Verkehrsrichtplan neu festgesetzt und damit belegt, dass taugliche Verkehrskonzepte von unten nach oben wachsen und nicht von oben verordnet werden. Verkehrskonzepte müssen sich an den Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden orientieren. Dass sie mit der Region, dem Kanton und allenfalls mit Nachbarkantonen abgestimmt sein müssen, versteht sich von selbst. Im Knonaueramt wird die Verkehrsentwicklung von der Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt koordiniert.

Abschliessend stelle ich fest, dass für die Entwicklung der Verkehrsführung im Knonaueramt kein besonderes Patronat seitens des Kantons erforderlich ist. Die Säuliämter haben das im Griff und die Zusammenarbeit mit dem Kanton funktioniert mehr oder weniger. Wir werden dieses Postulat deshalb nicht überweisen und laden Sie ein, es uns gleichzutun. Danke.

*Moritz Spillmann (SP, Ottenbach):* In einem Punkt hat Jakob Schneebeli natürlich irgendwie auch recht: Es geht uns nämlich relativ gut im Säuliamt und es ist nicht alles so schlecht, was dort passiert. Wer – das empfehle ich wirklich jedem einmal – uns besucht hinter dem Albis oder vor dem Albis, je nach Perspektive, der wird erkennen, dass zum Ortsbild einer jeden Gemeinde auch ein Baukran gehört; mindestens einer, meistens sind es einige mehr. Man will bei uns leben. Wir sind attraktiv, wir sind ein attraktiver Standort im Guten wie dann eben auch im Schlechten. Die Autobahn – das wurde erwähnt – hat dazu geführt, dass die Distanzen in die verschiedenen Richtungen abgenommen haben. Man ist relativ schnell in Zürich. Wir haben auch einen starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs erleben dürfen und wir haben auch die Nähe zu Zug, wo der Wohnraum so teuer geworden ist, dass viele – Mittelständische vor allem – im Säuliamt ihr Eigenheim oder ihre Wohnung bauen wollen. Wir sind attraktiv, aber das bringt natürlich auch gewisse Probleme. Dieser Siedlungsboom führt zu Mehrverkehr, der nicht einfach durch eine Umfahrungsstrasse, der nicht einfach durch die Autobahn abgefangen werden kann, ein Mehrverkehr, der ja gerade in den Dörfern neu entsteht und dann auch stattfindet. Es besteht, gerade weil wir eine boomende, eine attraktive Region sind, Handlungsbedarf. Und ein regionales Gesamtverkehrskonzept ist eine Antwort genau auf diese Probleme, die ich erwähnt habe.

Was will denn ein solches Konzept? Es will eine Gesamtschau, eine Koordination von Planung und Massnahmen im Bereich von Siedlung und eben dann der Mobilität, dem Verkehr. Das ist alles, was es will, nicht mehr und nicht weniger. Was wir heute haben, ist eine Einzelmassnahme neben der anderen Einzelmassnahme, Einzelmassnahmen, die sich dann häufig auch noch widersprechen. Jakob Schneebeili hat auf den Autobahnzubringer hingewiesen, der tatsächlich eine gewisse Entlastung bringen wird. Aber gleichzeitig beschliesst dann die andere Gemeinde, dass sie in ihrem Dorf einen grösseren Einkaufsladen bauen oder zulassen möchte, ein überdimensioniertes Einkaufszentrum, das dann eben wieder zu Mehrverkehr führt. Einer Massnahme, dem Autobahnzubringer, wird widersprochen mit dem Bau eines Einkaufszentrums. Die Politik der Gemeinde A hat eben auch Auswirkungen auf die Situation in der Gemeinde B. Genau deshalb ist eine Gesamtschau hier noch sinnvoll und richtig. Ich bin froh, dass die Regierung bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen und diese Gesamtschau dann auch wirklich zu machen. Was dabei dann herauskommt, werden wir ja sehen.

In dem Sinne bitte ich Sie um Unterstützung des Postulates für ein regionales Gesamtverkehrskonzept.

*Christoph Holenstein (CVP, Zürich):* Die Region Knonaueramt und die angrenzenden Gebiete im Aargau und Zug sind in den vergangenen Jahren bevölkerungsmässig stark gewachsen, vielleicht auch wegen der Zürcher Westumfahrung. Die Zürcher Westumfahrung im Knonaueramt ist jetzt bereits seit über drei Jahren in Betrieb. Die gewünschte Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf die Autobahn hat im Grossen und Ganzen stattgefunden. Auch die flankierenden Massnahmen sind zu einem grösseren Teil umgesetzt. Mit verschiedenen Vorstössen in der Vergangenheit aus den Jahren 2005 und 2007 habe ich mich dafür eingesetzt, dass die neuen Autobahnverbindungen nach Zürich auch vom öffentlichen Verkehr benutzt werden können und dass der öffentliche Verkehr vom Knonaueramt nach Zürich verstärkt wurde. So sind der 15-Minuten-Takt der S-Bahn und die Postautolinie von Affoltern nach Zürich Enge ein grosser Erfolg. Leider ist es bereits heute wieder so, dass sich während den Stosszeiten am Morgen der Verkehr beim Stadteingang in der Brunau und in Wiedikon bereits wieder deutlich staut. Auch der Stau bei der Westumfahrung beim Limmattaler Kreuz ist bekannt.

Aus diesem Grund ist ein Gesamtverkehrskonzept «Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr» im Knonaueramt, unter Einbezug der benachbarten Gebiete Limmattal, Stadt Zürich, Zug und Aargau aus Sicht der CVP unabdingbar. Die Pendlerinnen und Pendler sollten nach Möglichkeit auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden. Zurzeit wird bekanntlich geprüft, ob die Postautos nach dem Üetlibergtunnel eine eigene Ausfahrt bekommen sollen, damit sie vom Stau weniger betroffen sind und der Fahrplan eingehalten werden kann. Die durch die zusätzliche Siedlungsentwicklung ausgelöste Verkehrsentwicklung gilt es daher klar im Auge zu behalten. Eine effiziente Gesamtverkehrsabwicklung ist entscheidend. Die CVP unterstützt daher das Postulat. Besten Dank.

*Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.):* Vor vier Jahren wurde, wie das schon verschiedentlich erwähnt wurde, die A4 eröffnet und mit dieser Eröffnung hat sich in den Gemeinden des Knonaueramtes, aber auch im Kanton Aargau eine neue Verkehrssituation ergeben. Auf den Ortsdurchfahrten in einzelnen Gemeinden wurden zwar einzelne flankierende Massnahmen ergriffen, insbesondere – und das ist die eingreifendste Massnahme – soll aber eine 65 Millionen teure, völlig unnötige Umfahrung beziehungsweise ein Autobahnzubringer den motorisierten Individualverkehr attraktiver gestalten. Dort übrigens sind einige Enteignungen von Kulturland und auch von privaten Gärten notwendig, da wehren sich die SVP und auch die Bauernlobby nicht dagegen. Die von der Zürcher Planungsgruppe im Rahmen einer Netzstrategie prognostizierten Zahlen über das künftige Verkehrsaufkommen, die vor etwa vier Jahren erhoben wurden, haben sich als völlig falsch erwiesen. Im Rahmen der flankierenden Massnahmen wurde die Situation des öffentlichen Verkehrs zwischen dem Aargau beziehungsweise dem Zürcher Reusstal und dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Affoltern nicht verbessert, im Gegenteil: Die Fahrzeuge einiger Postautolinien wurden verlängert und durch Verkehrsbehinderungen werden gewisse Streckenabschnitte schlechter bedient und Anschlüsse nicht mehr eingehalten. Eine Direktlinie von Affoltern, die auch die Aargauer Zubringer direkt über den Üetlibergtunnel nach Zürich bringen würde, ist noch immer nicht realisiert. Die Direktlinie, die heute über Bonstetten fährt, bringt den Zubringern aus dem Aargau und Affoltern nichts. Das bringt keine Verkürzung, sondern durch die Verkehrsstaus eher noch eine längere Fahrzeit als die

S-Bahn. Eine Direktverbindung von Affoltern wäre hier schon längst angesagt, zumal, wie gesagt wurde, die Situation in Zürich gelöst werden sollte. Spätestens dann müsste ein solcher Bus, ein Postauto eingeführt werden. Es ist höchste Zeit, nicht mehr das Gebastel in den einzelnen Dörfern mit einzelnen Übergangsmassnahmen oder flankierenden Massnahmen zu machen. Beispielsweise in Affoltern und Hedingen ist in Zukunft erkennbar, dass die Bäume genau an der Ortsgrenze aufhören, weil die Gemeindeversammlung von Affoltern beschlossen hat, die Bäume zu pflanzen, und die Gemeindeversammlung von Hedingen hat dies abgelehnt. Also Sie werden, wenn Sie dort durchfahren, ganz genau wissen, wann Sie die Gemeindegrenze überschreiten. Das ist ein Gebastel und kein Konzept.

Es ist also dringend notwendig, dass ein Gesamtverkehrskonzept erstellt wird. Es wäre auch sinnvoll zu prüfen, ob im Rahmen eines vom Bund unterstützten, umfassenden Agglomerationsprogramms es eben auch in dieser Region entwickelt und umgesetzt werden könnte. Die Fraktion der Grünen wird der Überweisung des Postulates zustimmen und empfiehlt Ihnen, es ihr gleichzutun. Besten Dank.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Je länger ich Ihnen zuhöre, desto mehr habe ich den Eindruck, dass ein regionales Problem, das die Region im Rahmen eines ordentlichen regionalen Richtplanverfahrens nicht in der Lage ist, einvernehmlich zu lösen und dem Regierungsrat zur Genehmigung zu unterbreiten, im Rahmen eben eines regionalen Richtplans auf die kantonale Ebene gehoben werden soll. Das ist mit Verlaub ein klarer Missbrauch des geltenden Verfahrensrechtes im Bereich der Raumplanung und Verkehrsplanung. Ich bin deshalb der Auffassung, dass dieses Postulat, dessen Inhalt ich durchaus nachvollziehen kann, die absolut falsche Form ist, um dieses Problem anzugehen. Wenn der regionale Richtplan zusammen mit dem regionalen Verkehrskonzept erarbeitet ist – das ist eine Aufgabe der Region –, dann wird der Kanton dies genehmigen müssen, wird der Regierungsrat den Richtplan festsetzen müssen. Es kann daher nicht sein, dass man nun ein Postulat überweist, welches zusätzliche Arbeit generiert, Arbeit, die an anderen Orten geleistet werden muss. Wir lehnen die Überweisung dieses Postulates daher ab. Besten Dank.

*René Gutknecht (GLP, Urdorf)*: Jakob Schneebeili hat es selber gesagt, die Planung muss von unten nach oben funktionieren, das heisst von der Gemeinde zur Region und von der Region zum Kanton. Aus diesem Grund unterstützen die Grünliberalen die Forderung nach einem regionalen Gesamtverkehrskonzept für das Knonaueramt, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Der kantonale Richtplan sieht im Kapitel «Verkehr, 4.1.1 Ziele Absatz b» das Erarbeiten von regionalen Gesamtverkehrskonzepten vor. Dies macht natürlich auch Sinn, somit wird die regionale Grundlage für den kantonalen Richtplan geschaffen. Zweitens: Mit der Eröffnung der A4 ist die Verkehrsentwicklung im Knonaueramt nicht abgeschlossen. Es braucht weiterhin ein regionales Verkehrskonzept, um die Anbindung der Kantone Zug und Aargau laufend zu verbessern und den Entwicklungen anzupassen. Drittens: Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, zum Beispiel durch eine direkte Busverbindung von Affoltern durch den Üetlibergtunnel mit Anbindung des Freiamtes, direkte, schnelle und sichere Veloverbindungen zu den Bahnhöfen Affoltern, Hedingen, Bonstetten, Wettswil fördern den umweltfreundlichen Velo- und S-Bahn-Kombiverkehr. Der Bau einer Autobahn bedeutet nicht das Ende der Verkehrsplanung, sondern den Start zur umweltfreundlichen Weiterentwicklung des Verkehrsmixes. Aus diesem Grund bitten wir Sie, das Postulat zu unterstützen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil)*: Natürlich wäre ein Gesamtkonzept hilfreich. Aber es steht nichts entgegen, ein regionales Verkehrskonzept zu stellen und auszuarbeiten. Die EVP ist einfach der Meinung: Wenn wir hier ein Gesamtverkehrskonzept für eine Region bewilligen, dann müssen wir in allen anderen Regionen oder in den meisten anderen Regionen dasselbe ja auch tun. Wir sind der Meinung, dass wir uns den Aufwand für den Ertrag, vor allem die Kosten nicht leisten können im Moment. Darum werden wir das Postulat nicht überweisen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 77 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat 41/2012 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **11. Innerstädtische Direktverbindungen zu den Knoten des Schienenverkehrs**

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Catherine Heuberger (SP, Zürich) vom 30. Januar 2012

KR-Nr. 45/2012, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Roland Scheck hat an der Sitzung vom 27. August 2012 den Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Roland Scheck (SVP, Zürich):* Wir haben nicht schlecht gestaunt, als wir diesen Vorstoss der SP auf den Tisch bekamen, denn es handelt sich um eine Kopie. Und bemerkenswert ist, dass das Original ein SVP-Vorstoss ist. Am 18. Mai 2011 hat die SVP genau einen solchen Vorstoss in der Stadt Zürich eingereicht und der Gemeinderat hat ihn inzwischen mit einer grossen Mehrheit überwiesen. Nun, wir helfen gerne, denn das Anliegen ist im Grundsatz richtig. Die Stadt Zürich hat das weltweit beste oberirdische öffentliche Verkehrssystem. Es ist aber bis ans Limit optimiert und ein System auf diesem Niveau lässt sich nur noch punktuell ganz leicht optimieren. Aber ein grosser Wurf zur Angebotsverbesserung ist so nicht mehr möglich. Es gibt jedoch ein Potenzial für einen mittelgrossen Wurf, und das kann gelingen, wenn man eine ganz neue Angebotsform im öffentlichen Verkehr einführen würde. Eine solche neue Angebotsform sind tatsächlich Schnell- beziehungsweise Direktbusse von den Aussenquartieren in die Innenstadt oder zwischen bedeutenden Plätzen. Direkte Schnellbusse könnten das heutige ÖV-System entscheidend verbessern und gar eine Nachfragezunahme zugunsten des öffentlichen Verkehrs generieren. Jetzt hat das Beispiel «Direktbus Witikon», welches wir ja in diesem Rat behandelt haben, aber gezeigt, dass die erforderliche Wirtschaftlichkeit einer Direktbuslinie nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen gegeben ist. Eine Voraussetzung ist der konsequente Einsatz von Gas- oder Dieselnissen. Denn sobald eine Teilstrecke neu elektrifiziert werden müsste, geht der Business-Case nicht mehr auf. Auch müssen die direkten Schnellbusse die normalen Linienbusse überholen können, und das ist mit Trolleybussen halt einfach nicht möglich, weil da die Fahrleitungsbügel einander im Wege stehen.



Leider trägt das vorliegende Postulat dieser zwingenden Rahmenbedingung keinerlei Rechnung.

Es weicht aber auch noch in weiteren Punkten vom Originalvorstoss der SVP ab, denn es legt unter dem Begriff «Direktverbindung» insgesamt mehr Gewicht auf weniger Umsteigen, während wir auf Schnellverbindungen mit wenigen bis keinen Zwischenhalten abzielen. Das Beispiel «Direktbus Witikon» hat klar gezeigt: Der Schlüssel für ein solches Angebot heisst «Reisezeitverkürzung» und nicht «Komfortsteigerung durch weniger Umsteigen». Zeit ist Geld und nicht Bequemlichkeit.

Des Weiteren sieht unsere Lösung vor, Direktverbindungen nur als ergänzendes Angebot während den Stosszeiten zu betreiben, und das vorliegende Postulat lässt halt auch dies offen. Also Sie sehen, dieses Postulat ist insgesamt einfach zu wenig spezifisch ausformuliert. Mit so vielen Freiheitsgraden würde die Stadt Zürich nämlich bestimmt genau das Falsche tun und riesige Kosten für wenig Nutzen verursachen. Die wollen ja jetzt sogar noch den Hönggerberg elektrifizieren, das sagt eigentlich alles. Hätten Sie unseren Vorstoss doch nur wörtlich übernommen anstatt eine sinngemässe Kopie anzufertigen. Dann könnten wir dieses Postulat jetzt unterstützen. So aber müssen wir davon absehen, denn die Erfahrung zeigt, dass die rot-grüne Stadt Zürich ganz klare Vorgaben braucht, sonst kommt es garantiert suboptimal heraus.

*Catherine Heuberger (SP, Zürich):* Es ist schade, dass die SVP hier jetzt derart Wortklauberei betreibt und diesen Vorstoss, der doch dem ihren sehr nahekommen soll, aus diesem Grund nicht unterstützt. Roland Scheck könnte ja dann im Stadtrat darauf achten, dass es so umgesetzt wird, wie Sie das wünschen. Nun, die Kernaussage lautet: Grosse Siedlungsgebiete müssen direkt an den Fernverkehr angebunden sein. Die Stadt wächst an der Peripherie. Es werden vielfach Siedlungen mit dem Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft gebaut. Dies beinhaltet auch CO<sub>2</sub>-reduzierte Mobilitätsformen. Um dies zu erreichen, sind rasche Anbindungen an grössere Bahnknoten erforderlich. Auch das Raumordnungskonzept des Richtplans stipuliert eine Siedlungsentwicklung entlang von ÖV-Knoten, mithin nochmals ein Grund, warum es direkte Verkehrsverbindungen braucht.

Zu den Zahlen: Witikon hat über 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Auch Zürich Leimbach wird mit dem Vollausbau von «Green City Manegg» und dem Sihlbogen um 12'000 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen. Ich komme auch nicht umhin Kritik zu äussern. Die Stadt Zürich ist im neunköpfigen Verkehrsrat mit einem einzigen Sitz vertreten. Städtische Verkehrsprobleme werden deshalb deutlich unterbewertet. Der Regierungsrat soll deshalb aufzeigen, wie der Zürcher Verkehrsverbund bevölkerungsstarke Wohnquartiere der Stadt Zürich mit direkten und beschleunigten Busverbindungen an grössere Verkehrsknoten anbinden kann. Bitte unterstützen Sie mit der SP-Fraktion diesen Vorstoss. Vielen Dank.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Das Postulat will, dass die bevölkerungsstarken Wohnquartiere der Stadt Zürich mit direkten und beschleunigten Busverbindungen an den Hauptbahnhof angeschlossen werden. Damit fordert das Postulat ein unbedingtes City-Konzept des öffentlichen Verkehrs respektive des Busverkehrs, indem Schnellbusse an den Hauptbahnhof – ich muss es doch nochmals betonen: und nur an den Hauptbahnhof – angeschlossen werden sollen. Das überzeugt uns Grünliberale nicht, denn ein solches Konzept ist relativ teuer und bringt nur einen sehr beschränkten Nutzen. Wenn nämlich Schnellbusse unbedingt mitten in den HB-Raum müssen, sind sie meistens gar nicht so schnell, sondern bleiben entweder an den Regelbussen hängen oder im allgemeinen Verkehr stecken. Besser ist es doch, die Quartiere mit Bussen sehr gut an den nächsten grösseren S-Bahnhof anzuschliessen, ist doch die S-Bahn gerade im städtischen Umfeld das schnelle und auch leistungsfähige Transportsystem. Würde das Postulat die alleinige Fixierung auf den Hauptbahnhof aufgeben, würden wir Grünliberale es mittragen, genau gleich wie wir den stadtzürcherischen Kompromiss mittragen, der die Busse eben effektiv zu den Knoten des städtischen Verkehrs führen will. Es gibt mehrere Knoten, nicht nur den Hauptbahnhof. Und Roland Scheck, das ist natürlich nicht der SVP-Vorstoss. Die SVP wollte die Busse ja in der Stadt Zürich auch alle an den Hauptbahnhof führen, das – ich habe das jetzt ausgeführt – ist wirklich nicht sinnvoll. Dort gab es dann einen Kompromiss und der Kompromiss wurde von fast allen Parteien dann mitgetragen. Hier im Kantonsrat würden wir uns genau gleich unterhalten. Wenn es einen Kompromiss gegeben hätte, den wir noch angeregt haben im Vorfeld, würden wir das mit-

tragen. So, mit dieser alleinigen HB-Fixierung, tun wir das nicht. Wir überweisen das Postulat nicht.

*Alma Redzic (Grüne, Zürich):* Aus grüner Sicht ist dem Postulat ohne jede Einwendung zuzustimmen. Etliche Quartiere in der Stadt Zürich sind in den letzten Jahren gewachsen, Baustellen reihen sich an Baustellen und ein Baustopp ist nicht absehbar. Mit dem Wohnungsbau wurden jedoch die städtische Infrastruktur wie auch der Verkehr nicht angemessen ausgebaut. Ein erster Schritt dazu ist das Tram nach Affoltern, dessen Realisierung in den nächsten Jahren erfolgen wird. Doch andere Quartiere, insbesondere, wie in der Begründung des Postulates erwähnt, Zürich Witikon sowie Zürich Leimbach, sind immer noch nicht angemessen mit den wichtigsten Bahnhöfen verbunden. Wie von den Postulantinnen ausgeführt, liegt hier eine Marktlücke vor, die dringend zu schliessen ist. Der heutige Zustand ist sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sichtweise unsinnig. Viele in den Aussenquartieren lebende Menschen arbeiten auch in der Stadt Zürich. Wenn ihr Arbeitsweg aufgrund unnötiger Wartezeiten und vielen Umsteigens sich genau gleich in die Länge zieht, wie wenn sie ausserhalb der Stadt wohnen, so ist das Resultat stossend. Vielleicht noch kurz zu Ihnen, Roland Schenk: Automatisch davon auszugehen, dass die rot-grüne Stadt Zürich hier alles falsch machen wird – ja, das löst bei mir höchstens ein Stirnrunzeln aus, mehr nicht. Und vielleicht kurz zur GLP: Wenn Sie tatsächlich das ganze Postulat fahren lassen wollen aufgrund eines Wortes, nämlich dass es nur mit dem Hauptbahnhof verbunden sein soll, ohne dass Sie die Begründung und den Titel auch noch miteinbeziehen, dann ist das traurig. Wir bitten Sie, sich die Position doch nochmals zu überlegen und bitten Sie, mit uns zuzustimmen. Danke.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Dieses Postulat erscheint der BDP in der Thematik okay, verständlich und nachvollziehbar. In der Diskussion in der Fraktion zeigte sich aber, dass diese Thematik sicher eine innerstädtische ist und nicht in erster Linie eine kantonale. Zudem mussten wir feststellen, dass es nicht im wirklichen Sinne der Verkehrspolitik liegt, sondern auch ein Bequemlichkeits-Thema ist. Die BDP wird das Postulat nicht überweisen.

*Christoph Holenstein (CVP, Zürich):* Neue direkte und schnelle Busverbindungen aus den Zürcher Aussenquartieren zum Hauptbahnhof sind nicht zielführend, da erstens im Raum Hauptbahnhof kein Platz für zusätzliche Busse vorhanden ist. Zweitens gibt es in der Stadt keine entsprechenden freien Strassenräume für Busse, diese bleiben in Staus stehen. Und drittens sind kraftstoffbetriebene Busse auch nicht sehr ökologisch. Vielmehr muss das Ziel die Aufwertung des schieneengebundenen Verkehrs sein. Ein Meilenstein wird der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse sein. Hier gibt es neue Direktverbindungen von Wollishofen, Enge, Wiedikon ohne längeren Halt im Zürich Hauptbahnhof nach Oerlikon. Es braucht eine Aufwertung auch anderer innerstädtischer S-Bahnhöfe, ich denke da zum Beispiel in Zürich Nord an Affoltern und Seebach, die ein Schattendasein fristen. Das von den Postulantinnen erwähnte Leimbach hat bereits einen gut und schnell funktionierenden Anschluss mit der Sihltalbahn in den Zürcher Hauptbahnhof, welche in hoher Kadenz verkehrt. Schade, dass die Sihltalbahn vom Hauptbahnhof nicht weiterfährt und mit dem SBB-Netz verknüpft ist, aber das ist ein anderes Thema.

Das andere Projekt ist der Ausbau des Tramnetzes, wo heute eine neue Linie in Zürich Nord zum Bahnhof Oerlikon geplant ist. Die CVP lehnt daher unter den genannten Umständen das Postulat ab. Besten Dank.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Auch die FDP lehnt die Überweisung dieses Postulates ab. Wir erachten zusätzliche innerstädtische Schnellbus-Verbindungen als einen nicht durchführbaren Antrag, derweil ja die Stadt Zürich generell Tempo 30 haben möchte und wir ohnehin auf der Strasse nicht mehr durchkommen. Also können Busse nicht die Lösung sein. Zudem ist festzuhalten, dass auch in anderen Wohngegenden dieses Kantons man mehrfach umsteigen muss, um in den Hauptbahnhof oder an den Flughafen zu gelangen, um dort an das schweizerische oder das internationale Schienennetz angebunden zu sein. Es ist nicht einzusehen, warum man in Aussenquartieren der Stadt Zürich hier eine Sonderlösung treffen sollte. Nicht zu bestreiten ist, dass das Angebot an öffentlichen Verkehrseinrichtungen bei grossen Wohnquartier-Überbauungen bei zusätzlicher Schaffung von Wohnraum stärker berücksichtigt werden müssen. Es muss ja nicht gerade so weit gehen, wie bei der Planung von Einkaufszentren. Besten Dank.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Ein wirklich schöner Wunsch ist dieses Postulat, das wird nicht bestritten. Wir möchten alle gerne mehr öffentlichen Verkehr und vor allem in der Stadt Zürich gibt es grosse Probleme, die sind auch unbestritten. Aber wir haben auch bereits in Grossstädten das Problem der gegenseitigen Behinderungen im ÖV und darum geht es nicht, dass wir einfach Direktverbindungen von möglichst weit her in der Stadt direkt zum Bahnhof einrichten können. Das würde wirklich grosse Behinderungen für den übrigen öffentlichen Verkehr bringen, nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, das könnte ich irgendwo noch verkraften. Aber das ist wirklich ein Wunsch, den wir alle haben. Wir haben Konzepte noch und noch und es wird viel getan, um die Situation zu verbessern. Um auch wirklich schnell an den Knoten des öffentlichen Verkehrs anzukommen, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die neu geprüft werden. Aber dieses Postulat bringt uns nicht zum Ziel.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 45/2012 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **12. Wohnraum für Studierende im ehemaligen Hotel Atlantis**

Interpellation von Mattea Meyer (SP, Winterthur) und Rosmarie Joss (SP, Dietikon)

KR-Nr. 69/2012, RRB-Nr. 392/11. April 2012

#### *Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Im ehemaligen Hotel Atlantis in der Stadt Zürich wohnen seit Ende 2010 rund 150 Studierende. Für diese Zwischennutzung, die nicht zuletzt wegen der Wohnungsnot in der Stadt Zürich sinnvoll ist, ist eine Bewilligung notwendig. Weil die Eigentümerin des Hotels, die «Neue Hotel Atlantis AG», einer ausländischen Kapitalgesellschaft gehört, greift jedoch die Lex Koller: Diese untersagt Ausländerinnen und Ausländer den Erwerb von Wohneigentum in der Schweiz, der über den Eigenbedarf hinausgeht. Das Verwaltungsgericht hat des-

halb unlängst der Eigentümerin die gewerbsmässige Vermietung des ehemaligen Hotels als Wohnraum untersagt und die Unterbringung der Studierenden als illegal festgehalten. Für die Umsetzung dieses Gerichtsentscheids ist das kantonale Amt für Wirtschaft und Arbeit verantwortlich. Der gesetzlich dem AWA eingeräumte Ermessensspielraum beim Vollzug des Urteils soll unter Beachtung der real existierenden wohnpolitischen Prämissen erfolgen.

Damit die Studierenden weiterhin im Hotel Atlantis wohnen können, müsste die «Neue Hotel Atlantis AG» in Schweizer Händen sein. Doch die ausländische Eigentümerin hätte bei einem Verkauf Grundstücksgewinnsteuern zu bezahlen. Dies will sie offensichtlich nicht und riskiert damit, dass die Studierenden auf die Strasse gestellt werden und das ehemalige Hotel wieder leer steht. In Zeiten einer eigentlichen Wohnungsnot für Normalverdienende und insbesondere für wenig verdienende Studierende ist dies stossend.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Kann sich der Regierungsrat aus Verhältnismässigkeitsgründen vorstellen, auf die Durchsetzung der Räumung zumindest bis zum Ablauf des Mietvertrages (Ende 2012) oder gar bis zum Vorliegen einer rechtskräftigen Baubewilligung (die Eigentümerschaft plant offenbar gegenwärtig, das Atlantis wieder als Hotel zu nutzen) zu verzichten und die Studierenden weiterhin im Atlantis wohnen zu lassen?
2. Falls die ausländische Eigentümerin nur einen Beitrag an die Unterhaltskosten von den Studierenden verlangen würde, bestünde zumindest im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips beim Vollzug des verwaltungsgerichtlichen Entscheides die Möglichkeit, die Studierenden im Hotel Atlantis wohnen zu lassen? In diesem Fall könnte ja nicht länger von einer gewerbsmässigen Vermietung ausgegangen werden?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat aktiv zu werden, damit die 150 Studierenden nicht plötzlich auf der Strasse stehen, sollte der Entscheid umgesetzt werden?
4. Die Lex Koller sieht gemäss Art. 33 den Einzug nicht gerechtfertigter Gewinne vor. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass die Gewinne aus der illegalen Vermietung bei der «Neuen Hotel Atlantis AG» eingezogen werden?

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

Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1983 über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland, BewG; SR 211.412.41, Lex Koller bezweckt, die Überfremdung des einheimischen Bodens zu verhindern, und beschränkt deshalb den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland, indem diese für den Erwerb von Grundstücken einer Bewilligung der kantonalen Behörde bedürfen (Art. 1 und 2 BewG). Letztlich soll damit verhindert werden, dass die Bodenpreise ins Unermessliche steigen. Könnten ausländische Investoren ohne jegliche Einschränkungen Land in der Schweiz kaufen, würden die Bodenpreise und als Folge davon die Mietzinse in die Höhe schnellen. Dies ist unerwünscht und zöge weitere Probleme nach sich. Unter anderem wäre es für Studierende wohl noch schwieriger, eine günstige Wohnung zu finden. Insofern verfolgt die Lex Koller einen begrüssenswerten Zweck.

Von der Bewilligungspflicht gemäss Art. 2 Abs. 1 BewG werden gewisse Personen (unter den entsprechenden Voraussetzungen, Art. 7 BewG) sowie gewisse Nutzungsformen ausgenommen (Art. 2 Abs. 2 BewG). Vorliegend geht es nicht um den Erwerb eines Grundstücks durch eine Person im Ausland, sondern um die Nutzung desselben: Solange die – ausländisch beherrschte – Neue Hotel Atlantis AG die hiesige Liegenschaft für den Betrieb eines Hotels genutzt hatte, bedurfte sie keiner Bewilligung nach BewG, da von einer bewilligungslos zulässigen Betriebsstätte auszugehen war. Die Zwischennutzung des Hotels Atlantis als Studentenwohnheim fällt hingegen gemäss Entscheid des Verwaltungsgerichts VB.2011.00629 vom 12. Januar 2012 in den Anwendungsbereich der Lex Koller. Das Gericht entschied sodann, dass die derzeitige Nutzung unter den gegebenen Eigentumsverhältnissen unrechtmässig sei. Der Entscheid ist rechtskräftig.

Es ist nun Aufgabe des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA), den rechtmässigen Zustand wieder herzustellen (Art. 27 BewG). Dieser gesetzliche Auftrag gilt unabhängig davon, dass Studentenwohnheime aus sozialpolitischen Überlegungen zu begrüssen sind. Es ist verständlich, dass sich besorgte Kreise für die Anliegen der Studierenden einsetzen. Letztlich ist aber das Urteil des Verwaltungsgerichts für das AWA verbindlich und dieses hat sich an die Rahmenbedingungen des Gesetzes zu halten.

## Zu Frage 1:

Der rechtswidrige Zustand ist innert eines Jahres nach dem rechtskräftigen Entscheid durch Klage zu beseitigen (Art. 27 Abs. 1 BewG). Eine entsprechende Klage entfällt, wenn die Parteien den rechtmässigen Zustand wieder hergestellt haben oder ein gutgläubiger Dritter das Grundstück erworben hat (Art. 27 Abs. 3 BewG). Der rechtmässige Zustand kann vorliegend durch eine nicht bewilligungspflichtige Nutzung oder durch eine Änderung in den Eigentumsverhältnissen herbeigeführt werden.

Der Vollzugsbehörde steht somit ein Jahr für eine Lösungsfindung zur Verfügung. Diese Zeit ist mit Blick auf das Verhältnismässigkeitsprinzip notwendig, weil die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes nicht einfach angeordnet werden kann, sondern mitunter mit der Auflösung privatrechtlicher Verträge verbunden ist. Derzeit ist das zuständige AWA bestrebt, eine rechtskonforme Lösung zu finden, die allen berechtigten Interessen gebührend Rechnung trägt. Es hat Gespräche mit der Eigentümerin aufgenommen. Diese stehen allerdings erst am Anfang und konkrete Ergebnisse liegen noch nicht vor. Über das weitere Vorgehen wird der Verlauf dieser Gespräche entscheiden.

## Zu Frage 2:

Würde von den Studierenden nur ein Beitrag an die Unterhaltskosten verlangt, wäre dies eine neu zu beurteilende Situation. Der erstinstanzlich zuständige Bezirksrat müsste darüber befinden. Es wäre zu prüfen, ob bei diesem Sachverhalt von gewerbsmässiger Vermietung von Wohnraum auszugehen ist (Art. 3 Verordnung vom 1. Oktober 1984 über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland; BewV; SR 211.412.411). Einem solchen Entscheid ist nicht vorzugreifen.

## Zu Frage 3:

Ob von einer «Wohnungsnot ... für wenig verdienende Studierende» gesprochen werden kann, muss dahingestellt bleiben. Der Regierungsrat ist jedenfalls bestrebt, Wohnraum für Studierende zur Verfügung zu stellen. Er beantragte dem Kantonsrat wiederholt, Beiträge aus dem Lotteriefonds zu bewilligen, die dem studentischen Wohnen in Zürich dienen:



- 1990: mit 1,2 Mio. Franken der Bau der Liegenschaften an der Glaubtenstrasse bzw. an der Kantstrasse/Hochstrasse (KRB vom 26. März 1990; Vorlage 3048),
- 1992: mit 3 Mio. Franken der Bau der 1. Etappe der Studentensiedlung (270 Zimmer) an der Bülachstrasse (KRB vom 5. Oktober 1992; Vorlage 3247),
- 2002: mit 1,5 Mio. Franken der Bau der 2. Etappe der Studentensiedlung (71 Kleinwohnungen) an der Bülachstrasse (KRB vom 14. Januar 2002; Vorlage 3880),
- 2008: mit 3 Mio. Franken der Bau des «StudentHostels» (168 Zimmer) an der Bändlistrasse (KRB vom 17. November 2008; Vorlage 4505).

Für 2012 ist vorgesehen, den Bau des Studentenwohnhauses Aspholz-Süd in Zürich Affoltern (332 Zimmer) mit 7 Mio. Franken zu unterstützen. Ein entsprechender Antrag an den Kantonsrat ist in Vorbereitung.

Für die Bewilligung von Beiträgen aus dem Lotteriefonds bis Fr. 500'000 ist der Regierungsrat abschliessend zuständig. Von 1995 bis 2010 hat er im Zusammenhang mit dem studentischen Wohnen Beiträge von insgesamt Fr. 630 000 bewilligt:

- 1995: Fr. 300'000 für den Ausbau an der Kantstrasse (Beschluss vom 20. Dezember 1995),
- 2007: Fr. 220'000 für die Erweiterung des «Campus Maximus» in Winterthur um acht Zimmer (Beschluss vom 5. September 2007),
- 2010: Fr. 110'000 an die Sanierung des Studentenhauses des Vereins reformierter Studentinnen- und Studentenhäuser (RRB Nr. 1440/2010).

Zu Frage 4:

Die zuständigen Behörden des Kantons Zürich werden die gesetzlichen Vorgaben vollziehen. Unrechtmässige Vermögensvorteile werden eingezogen, wenn die Voraussetzungen von Art. 33 BewG erfüllt sind.

*Mattea Meyer (SP, Winterthur):* Der Gegenstand der Interpellation «Wohnraum für Studierende im ehemaligen Hotel Atlantis» gehört zwar der Vergangenheit an. Die Studierenden sind ausgezogen, es entsteht ein neues Luxushotel. Doch an ihm zeigen sich grundlegende

Probleme der aktuellen Wohnpolitik, auf die ich jetzt auch eingehen möchte.

Das ehemalige Hotel Atlantis war aus Profitgründen in den Händen von ausländischen Investoren. Eine Zwischennutzung mit Wohnungen für Studierende wurde dadurch rechtlich schwierig und schliesslich vom Verwaltungsgericht auch untersagt, weil die Lex Koller griff. Diese Lex Koller untersagt Ausländerinnen und Ausländern zu Recht den Erwerb von Wohneigentum in der Schweiz, der über den Eigenbedarf hinausgeht. Weil die Investoren so viel Gewinn wie möglich herausholen und nicht bei einem Verkauf an Schweizer Investoren Grundstücksgewinnsteuer zahlen wollten, liefen die Studierenden während längerer Zeit Gefahr, vorzeitig auf der Strasse zu stehen. Glücklicherweise konnten die Studierenden dank eines Gebrauchsleihvertrages und des Verzichts auf die Erhebung eines Mietzinses länger wohnen bleiben. Einen fahlen Beigeschmack hat die ganze Geschichte hingegen schon.

Zu Recht verweist der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Lex Koller. Diese verhindert nämlich, dass noch mehr auf den Boden und auf Immobilien spekuliert werden kann, als es eh schon der Fall ist, und die Preise noch weiter ins Unermessliche steigen können. Der Regierungsrat spricht damit ein grundsätzliches Problem an: dass Immobilien und Boden als rentable Profitanlage gelten, auf die spekuliert wird, auf Kosten der Mieterinnen und Mieter, die sich steigende Mieten nicht mehr leisten können. Darunter haben eben auch die angesprochenen Studierenden zu leiden.

Weit weg von der Realität hingegen argumentiert der Regierungsrat, wenn er die herrschende Wohnungsnot verneint. Die zahlreichen Studierenden, die anfangs Semester noch keine Wohnmöglichkeit haben, einen weiten Anfahrtsweg in Kauf nehmen müssen oder aber horrenden Mietzinse bezahlen müssen, sprechen da eine ganz andere Sprache. Der Regierungsrat respektive der Kantonsrat haben in der Vergangenheit erfolgreich zahlreiche Studierende-Wohnprojekte mit namhaften Beiträgen unterstützt. Diese sind jedoch alle in der Stadt Zürich anzusiedeln. In Zukunft müssen wir uns auch überlegen, wie wir auch in umliegenden Gemeinden Wohnraum für Studierende schaffen können, der bezahlbar ist. Als grosser Bildungsstandort steht der Kanton Zürich auch in der Verantwortung, nicht nur eine gute Bildung anzubieten, sondern eben auch für ein ausreichendes Angebot an bezahl-

baren Studierenden-Wohnungen zu sorgen. Der Bund macht es bei der ETH vor, wie das gehen kann.

Denn ohne Dach über dem Kopf studiert es sich einfach ziemlich schlecht. Die SP wird an diesen Forderungen dranbleiben. Ich danke Ihnen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Es wurde von der Interpellantin ja gesagt, eigentlich machen wir hier Vergangenheitsbewältigung. Aber ich möchte doch noch sagen: In der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Playern konnte eine Lösung gefunden werden, die pragmatisch und sinnvoll war. Und ich glaube, die Lex Koller ist sehr wichtig, das hat Mattea Meyer auch gesagt. Denn hier ist ein entscheidendes Element, damit unsere Strukturen und Investitionen aus ausländischer Hand so begrenzt werden können, dass sie einigermaßen erträglich sind. Und wir wollen – das haben wir ja deutlich gesagt in unserer Antwort – keine Änderung. Es ist auch zu sagen, dass von den Investoren für diese Zeit, in der sie einen grösseren Nutzen bekamen, eine Entschädigung bezahlt werden musste. Und jetzt wird das Hotel neu einer Nutzung als Hotel zugeführt, deshalb ist es eigentlich obsolet, weitere Worte darüber zu verlieren. Die andere Thematik müssen wir unter anderem Traktandum besprechen. Besten Dank.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

### **13. Anpassung Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)**

Interpellation von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Franco Albanese (CVP, Winterthur) vom 25. Juni 2012

KR-Nr. 182/2012, RRB-Nr. 815/15. August 2012

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) ist gemäss § 2 der Verordnung zum Fluglärm-Index (ZFI-VO) ein Instrument zur Erfassung und Überwachung der vom Betrieb des Flughafens Zürich ausgehenden Belästigung der Bevölkerung durch Fluglärm. Gemäss § 3 Abs. 1 ZFI-VO bezeichnet der ZFI-Richtwert die Obergrenze der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen. Der ZFI-Richtwert berechnet sich gemäss § 3 Abs. 2 ZFI-VO nach einer im Anhang zur ZFI-VO wiedergegebenen Formel auf der Grundlage verschiedener Eckwerte. Daraus ergibt sich gemäss § 3 Abs. 3 ZFI-VO ein Richtwert von 47'000 Personen. Gemäss § 4 Abs. 1 ZFI-VO gibt der ZFI-Monitoringwert die Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen wieder. Er wird jährlich neu berechnet. Der ZFI-Monitoringwert berechnet sich gemäss § 4 Abs. 2 ZFI-VO nach einer im Anhang zur ZFI-VO wiedergegebenen Formel auf der Grundlage der Anzahl der Flugbewegungen, der An- und Abflugrouten, der Verkehrszusammensetzung (Flottenmix), der Nachtflugsperreordnung und der Wohnbevölkerung des jeweiligen Berichtsjahres. Die neue (angepasste) ZFI-VO ist seit 1. März 2012 in Kraft. Der Richtwert von 47'000 Personen ist seit Inkrafttreten der Änderung des Flughafengesetzes am 1. März 2008 unverändert geblieben, obwohl sich die Verhältnisse am Flughafen Zürich aus verschiedenen Gründen geändert haben. Da der Richtwert von 47'000 Personen mit 50'800 betroffenen Personen wiederum nicht eingehalten wurde resp. nicht gehalten werden konnte, wird der ZFI von allen Seiten scharf kritisiert.

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

1. Wie steht der Regierungsrat grundsätzlich zum Instrument des ZFI?
2. Wie soll das stetige Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion besser im ZFI abgebildet werden können? Ist der Regierungsrat bereit, Neuzuzüger aus der ZFI-Betrachtung auszuklammern? Wenn

nein, gedenkt der Regierungsrat ein Bauverbot oder andere einschränkende Massnahmen für die betroffenen Gegenden zu erlassen?

3. Wieso werden Liegenschaften, die über eine kontrollierte Lüftung verfügen bzw. lärmsaniert sind, weiterhin im ZFI abgebildet? Gibt es weitere Punkte, die im ZFI nicht abgebildet werden sollten? Wie gedenkt der Regierungsrat neueren Technologien ein erhöhtes Gewicht im ZFI einzuräumen?

4. Die ZFI-VO schreibt vor, dass die Massnahmen mit den Schallschutzprogrammen der Verkehrsträger und mit den Energiesparprogrammen koordiniert werden. Wie weit ist man mit der Umsetzung? Kann der Termin vom Sommer 2012 eingehalten werden?

5. Inwiefern fliesst der ZFI in die anstehenden Verhandlungen zum Fluglärmstreit zwischen der Schweiz und Deutschland ein?

6. Bereitet der Regierungsrat eine grundlegende Revision des ZFI vor? Wenn ja, wann ist diese zu erwarten? Mit welchen Neuerungen ist zu rechnen? Zieht der Regierungsrat auch in Betracht, den ZFI abzuschaffen?

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

Zu Frage 1:

Gemäss §1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) fördert der Staat den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs. Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), der mit der Volksabstimmung vom 25. November 2007 Eingang in das Flughafengesetz gefunden hat (§ 3 Abs. 4–6 Flughafengesetz), ist ein wesentliches Instrument, um dem Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs nachzukommen. Der ZFI hat sich in der bisherigen Praxis als sehr aussagekräftiges Monitoringinstrument erwiesen, das es erlaubt, jährlich die Entwicklung der Belästigung bzw. die Störung der Bevölkerung durch Fluglärm auszuweisen. Der ZFI ergänzt die Kontrollinstrumente des Lärmschutzrechts des Bundes zweckmässig. Auch wenn die Zuständigkeiten in Sachen Luftverkehr und Lärmschutz zur Hauptsache dem Bund und dem Flughafen Zürich vorbehalten sind, ermöglicht es der ZFI dem Regierungsrat, seine Einflussmöglichkeiten auf die verantwortlichen

Stellen gezielt wahrzunehmen. Aus diesen Gründen ist am ZFI festzuhalten.

Zu Frage 2:

Gemäss §4 der Verordnung zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI-VO, LS 748.15) berechnet sich der ZFI-Monitoringwert auf der Grundlage der Anzahl der Flugbewegungen, der An- und Abflugrouten, der Verkehrszusammensetzung (Flottenmix), der Nachtflugsperreordnung und der Wohnbevölkerung des jeweiligen Berichtsjahres. Der jeweilige Monitoringwert bildet somit die Summe der Entwicklungen des Flugbetriebes einerseits und der Bevölkerung andererseits ab. Beide Entwicklungen werden nicht nur als Summe, sondern auch in separaten Indices (Flugbetriebs- und Bevölkerungsindex) ausgewiesen. Die summenmässige Betrachtung dieser beiden Indices ist zweckmässig, soweit es darum geht, das Ausmass der Belästigung bzw. der Störung der Bevölkerung abzubilden. Sie ist jedoch nicht zweckmässig, wenn es darum geht, den Handlungsbedarf in den einzelnen Handlungsfeldern bzw. Verantwortlichkeitsbereichen zu beurteilen und Massnahmen zu planen und einzuleiten. Gemäss § 3 Abs. 6 des Flughafengesetzes orientieren sich die ins Auge gefassten Massnahmen an den jeweiligen Ursachen, was eine differenzierte Betrachtungsweise erfordert. Aus diesem Grund schreibt § 4 Abs. 3 ZFI-VO vor, dass zusammen mit der Angabe des ZFI-Monitoringwertes darzustellen ist, inwieweit dessen Veränderungen durch die Entwicklung der Bevölkerungszahl und durch die Entwicklung des Flugbetriebs verursacht worden sind. Die Entwicklung ohne die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung wird vom Flugbetriebsindex dargestellt. Dieser ist somit der massgebende Indikator für die Prüfung von Massnahmen im Bereich Flugbetrieb (vgl. § 6 Abs. 1 ZFI-VO). Bereits die Abstimmungszeitung für die Volksabstimmung vom 27. November 2007 hatte auf diesen Umstand hingewiesen: «Die Einflüsse auf den Monitoringwert sind vielfältig und liegen nur teilweise im Gestaltungsbereich des Flughafens selbst. So hat der Flughafen auf die in den vergangenen Jahren registrierte Zunahme der Bevölkerung in den flughafennahen Gemeinden zum Beispiel keinen Einfluss. Hier ist die Politik gefordert, entsprechende Massnahmen vorzuschlagen und umzusetzen.»

Es wäre indessen fragwürdig, dieser Entwicklung durch Bauverbote oder andere einschränkende Massnahmen für die betroffenen Gemeinden zu begegnen. Die Siedlungspolitik für die Flughafenregion

ist in der Vorlage 4788 betreffend Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», definiert: Um für einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren Rechtssicherheit für die Nutzungsplanung im Bereich Wohnen zu schaffen, sollen die Gebiete mit bestehender oder gemäss dem Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zukünftig möglicher Fluglärmbelastung (gemessen am Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II) im kantonalen Richtplan und im SIL mit einer Abgrenzungslinie dauerhaft und verbindlich festgelegt werden. In diesem Gebiet werden grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen. Soweit dies im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zweckmässig ist, sind die Möglichkeiten zur Umnutzung von belasteten Wohngebieten auszuschöpfen. Innerhalb der Abgrenzungslinie sind die zeitgemässe Erneuerung und die qualitative Aufwertung des Wohnungsbestandes aktiv zu fördern. Langfristig sind alle Wohnungen mit hochwertigen Schallschutzmassnahmen (passiver Schallschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) auszustatten. Gemäss ZFI-VO kann der Kanton derartige Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität unter bestimmten Umständen subventionieren (§§ 10 ff. ZFI-VO).

Die Vorlage 4788 wird zurzeit durch die Kommission für Planung und Bau des Kantonsrates beraten. Beschliesst der Kantonsrat die Richtplanrevision im Sinne der Vorlage des Regierungsrates, wird im Rahmen der bestehenden Wohnnutzungsreserven und der Bestimmungen des Lärmschutzrechts weiterhin eine Siedlungsentwicklung möglich sein. Die damit verbundene Wirkung auf den ZFI ist gemäss § 4 Abs. 3 ZFI-VO im Bevölkerungsindex auszuweisen.

Bei dieser Sach- bzw. Rechtslage ist es nicht angezeigt, Neuzuzügerinnen und -zuzüger aus der ZFI-Betrachtung auszuklammern.

Zu Frage 3:

Der Anhang zur ZFI-VO enthält besondere Vorschriften für die Berechnung der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen, indem die Schalldämmwirkung von Gebäuden mit Komfort- und Schalldämmlüftungen bzw. solchen, welche die erhöhten bzw. aufgrund von Art. 32 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) verschärften Anforderungen der SIA-Norm 181 des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins erfüllen, wesentlich höher veranschlagt wird. Damit werden die Fortschritte in der Bau-

und Wohnqualität angemessen berücksichtigt. Modellrechnungen, die 2011 durchgeführt und im entsprechenden ZFI-Bericht dokumentiert worden sind, zeigen, dass die mit der Richtplanvorlage angestrebten hochwertigen Schallschutzmassnahmen die Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen sehr wirksam senken können. Angesichts der langfristigen Investitionszyklen im Immobilienbereich wird dieses Ziel jedoch erst mit der Zeit erreicht werden können.

Zu Frage 4:

Die Vorschrift von § 11 ZFI-VO, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität mit den Schallschutzprogrammen der Verkehrsträger und mit den Energiesparprogrammen zu koordinieren sind, ist für die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer von einem sehr grossen Nutzen. Damit kann sichergestellt werden, dass die verschiedenen Programme aufeinander abgestimmt sind und für die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer überblickbar bleiben. Der Koordinationsauftrag erweist sich in der Praxis entsprechend als sehr anspruchsvoll und zeitraubend. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung ab September 2012 beginnen kann.

Zu Frage 5:

Die Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland fanden mit der Parafierung des entsprechenden Staatsvertrages am 2. Juli 2012 ihren vorläufigen Abschluss. Es ist noch offen, ob der ZFI in der grenzüberschreitenden Luftverkehrskommission, wie sie im parafierten Staatsvertrag vorgesehen ist, eine Rolle spielen könnte.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat mit dem Neuerlass der ZFI-VO am 7. Dezember 2011 eine Grundlage für die Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität in der Flughafenregion gelegt, die Berechnungsweise des ZFI jedoch nicht verändert. Die einzige Anpassung betraf die in der Beantwortung der Frage 3 beschriebene, besondere Berechnungsweise bei Gebäuden, die über einen hochwertigen Schallschutz verfügen. Bevor eine weitere Anpassung in Betracht gezogen werden kann, müssen Erfahrungen mit diesen Fördermassnahmen gewonnen werden. Kurzfristig wird keine grundlegende Revision oder gar die Abschaffung des ZFI in Erwägung gezogen.



*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Erstunterzeichner ist nicht anwesend. Wünscht der Zweitunterzeichner Josef Wiederkehr das Wort? Er verzichtet.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Ich bin froh, dass der ZFI jetzt wieder auf die Traktandenliste kommt. Ich sehe aber den Sinn für eine solche Interpellation der CVP nicht. Will die CVP hier ihr Flughafen-Herz ausschütten? Es ist schön, dass wir wieder einmal darüber geredet haben. Wir im Kanton Zürich haben uns jetzt seit sechs Jahren dieses Medikament «ZFI» einverleibt. Trotzdem ist das Kopfweg geblieben. Trotzdem haben wir Bewusstseinsstörungen zum ZFI, die sind nicht abgeklungen. Dabei sollten wir unbedingt einen klaren Kopf haben zum Flughafen. Es geht ja jetzt dann um Pistenverlängerungen, viel mehr Parkplätze und neue Abrollwege. Und eigentlich hätten Sie – darum nehme ich das auf – unserem dringlichen Postulat 39/2012 besser folgen und uns vehementer unterstützen müssen – und nicht einfach schnöde abschreiben. Dort drin hiess es nämlich: «Der Regierungsrat wird aufgefordert rasch dafür zu sorgen, dass die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes», eben des ZFI, «in Zukunft eingehalten werden.» Vor allem in den sensiblen Nachtstunden, das ist mir ein Anliegen, ich bringe es hier schon zum dritten Mal. Auch gestern Abend war es wieder nach 23.00 Uhr, Herr Volkswirtschaftsdirektor – oder Wirtschaftsvolksdirektor, ich weiss nicht, ich sage, glaube ich, lieber das Zweite. Es ist wirklich so, dass alle Flüge, die «geschedult» (*von Schedule: Flugplan*) sind auf 22.40 Uhr, 22.45 Uhr, 22.50 Uhr, um 23.10 Uhr oder um 23.20 Uhr und manchmal gar um 23.25 Uhr dann losfliegen. Und wann sie dann über dem Furttal und dem Limmattal sind, das können Sie sich ausrechnen, dann ist es knapp 23.30 Uhr. Darum müsste der Regierungsrat endlich etwas tun, damit der ZFI-Wert eingehalten wird.

In der Interpellationsantwort wird ja im Prinzip einfach gesagt: Wir wollen nichts machen. Der Zug ist abgefahren, ich weiss es, oder das Flugzeug ist abgeflogen, wie Sie wollen. Aber der Regierungsrat, eben der Herr Wirtschaftsvolksdirektor, sollte viel aktiver werden und die Anliegen der Bevölkerung – darum heisst es «Volksdirektor» – auch gleich gut oder besser gewichten als die Interessen der Wirtschaft. Die Antwort auf die Interpellation – ich weiss nicht, wieso die CVP da nicht reagiert – spiegelt geradezu das Nicht-tätig-werden-Wollen des Regierungsrates, so ist es nämlich.

Jetzt muss ich Ihnen einfach noch zum Schluss sagen, dass im Prinzip die Zahl der stark gestörten Personen, die jetzt über 50'000 liegt 53'704 im Jahr 2011 – immer wieder im Steigen begriffen ist. Ich weiss, das Absingen wüster Lieder zur Interpellation würde nur noch mehr Lärm machen, es ist mir bewusst. Aber ich könnte jetzt wieder einmal ganz nüchtern ein paar Dinge klarstellen, das habe ich schon gemacht. Ich finde einfach, der Herr Wirtschaftsvolksdirektor sollte mehr seine Muskeln zeigen im Verwaltungsrat der Flughafen AG, durch seine Vertretungen. Ich nehme an, er muss dafür nicht ins Fitness-Studio, er kann das auch sonst machen. Aber unsere Idee ist, dass hier viel mehr Gewicht und Einsatz des Regierungsrates da sein muss, damit die Flughafenverantwortlichen nicht einfach ganz nett und harmlos sagen können: Ja, wir haben einen Verspätungsabbau. Das tolerieren wir nicht. Die raumplanerischen Massnahmen haben ja gar nichts gefruchtet. Der ZFI wurde uns damals als Gegenpille gegen die Flughafeninitiative aufgezwängt – kann man so sagen, ja, wir hatten keine andere Wahl – und jetzt wird er nicht eingehalten. Das ist Verrat an der Bevölkerung rund um den Flughafen. Und bleiben wir beim Flughafen: Er ist eigentlich gar kein Flughafen, sondern ein Einkaufszentrum und eine Parkplatzbewirtschaftung. Bleiben wir stets wachsam, was wohl noch alles kommen will. Ich habe geschlossen.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Interpellant hätte die Möglichkeit gehabt, eine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abzugeben.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **14. Sofortmassnahmen gegen den Verkehrskollaps auf der Nordumfahrung**

Interpellation von Christian Lucek (SVP, Dänikon), Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) vom 10. September 2012

KR-Nr. 251/2012, RRB-Nr. 1112/31. Oktober 2012

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Wie dem neuesten Jahresbericht zur Verkehrsentwicklung des Bundesamt für Strassen (ASTRA) zu entnehmen ist, wurden auf dem Nationalstrassennetz 2011 gegenüber dem Vorjahr 20% mehr Stautunden verzeichnet. Klar an der Spitze liegt die Nordumfahrung Zürich-Winterthur mit einem Rekordwert von 349 Stautagen. Nebst der Funktion innerhalb der wichtigsten Achse für den Fernverkehr, als Teilstück der A1, ist die Nordumfahrung von zentraler Bedeutung im Zürcher Agglomerationsverkehr. Nach dem aktuellen Zeitplan des ASTRA ist mit der Fertigstellung des Ausbaus der Nordumfahrung frühestens per 2023 zu rechnen. Da die Verkehrsentwicklung in naher Zukunft kaum zurückgehen wird, drängen sich daher Sofortmassnahmen zur dringenden Verbesserung der kritischen Situation auf. Insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Seebach und Affoltern ist zum Beispiel die Nutzung des Standstreifens einfach realisierbar und würde eine entlastende Entflechtung des Nah- und Fernverkehrs ermöglichen.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verkehrssituation auf der Nordumfahrung?
2. Hat der Regierungsrat Kenntnis der Richtlinien des ASTRA zur Umnutzung von Standstreifen zu Fahrstreifen und welche Schlüsse werden daraus für die betroffenen Strassenabschnitte gezogen?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Umsetzbarkeit von Sofortmassnahmen insbesondere auf dem erwähnten Streckenabschnitt und auf welchen weiteren Abschnitten könnten die Massnahmen zum Tragen kommen?
4. Welche Möglichkeiten stehen dem Regierungsrat offen, um beim Bund eine rasche Umsetzung von geeigneten Sofortmassnahmen zu erwirken, und ist er bereit, diesen Einfluss wahrzunehmen?
5. Bis wann kann mit der Umsetzung von Sofortmassnahmen auf der Nordumfahrung gerechnet werden?
6. Was unternimmt der Regierungsrat, damit die Projektierung des Ausbaus der Nordumfahrung auf sechs Spuren und dritte Gubriströhre nicht weiter verzögert wird?

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

Zu Frage 1:

Dem Regierungsrat ist bekannt, dass die Nordumfahrung Zürich regelmässig überlastet ist und ihren Zweck, den überörtlichen Verkehr zu kanalisieren und siedlungsfremd abzuwickeln, nicht mehr erfüllen kann. Entsprechend ist der Verkehrsdruck auf anderen Strassen, die nicht für diese Verkehrsmengen vorgesehen sind, sehr hoch.

Der durchschnittliche Werktagverkehr hat insbesondere infolge der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich und der A4 im Knonaueramt zwischen 2007 und 2011 von knapp 102'000 (Büsisee) bzw. 98'000 (Gubrist) auf über 110'000 Fahrzeuge zugenommen. Das hohe Verkehrsaufkommen führt zu täglichen Staus, die volkswirtschaftlich schädlich und für die Betroffenen ein Ärgernis sind. Die hohe Auslastung und regelmässige Überlastung widerspiegeln sich in den Unfallzahlen. 2011 ereigneten sich auf der Nordumfahrung fast doppelt so viele Unfälle (520) wie noch 2007 (270). Entsprechend erhöhte sich die Anzahl der dabei verletzten Personen von 57 auf 120.

Diese Situation ist sehr unbefriedigend und als mittel- bis langfristiger Zustand unzumutbar. Der Ausbau der Nordumfahrung ist daher sehr dringend, und der Regierungsrat setzt sich beim Bund für eine baldige Realisierung ein.

Zu Fragen 2–5:

Der Regierungsrat hat Kenntnis von den erwähnten Richtlinien für Pannestreifenumnutzungen (PUN) und ist ferner über die Ergebnisse des PUN-Pilotversuchs bei Morges VD sowie das darauf bauende Programm informiert. Gemäss der Programmbotschaft zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz sind PUN grundsätzlich als Übergangslösungen bis zu einer endgültigen Kapazitätserweiterung einzusetzen.

Die Nationalstrassen stehen in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes. Der Kanton Zürich steht im engen Austausch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), um seine Interessen auf allen Planungsstufen durchzusetzen, kann aber selber keine Massnahmen ergreifen.

Die ASTRA-Filiale Winterthur hält in ihrer Stellungnahme zur Interpellation fest, dass PUN auf der Nordumfahrung lediglich zwischen dem Anschluss Zürich-Seebach und dem Anschluss Zürich-Affoltern möglich wären, weil in den beiden Gubristtunnelröhren keine Pan-

nenstreifen vorhanden sind. Damit würde aber gemäss ASTRA-Filiale nur der Stauraum auf diesem Abschnitt vergrössert, nicht aber die Kapazität der gesamten Nordumfahrung erhöht. Weiter wird darauf hingewiesen, dass für eine PUN auf der Nordumfahrung Zürich verschiedene bauliche Anpassungen erforderlich wären, weshalb auch PUN nicht sofort umsetzbar wären. Eine tatsächliche Kapazitätserhöhung der Nordumfahrung sei nur mit einer Erhöhung der Kapazität des Gubristtunnels möglich. In Anbetracht der voraussichtlich sehr beschränkten Betriebsdauer bis zum Beginn der Ausbauarbeiten erscheine der Mitteleinsatz angesichts des geringen Nutzens als unverhältnismässig.

Die dem Regierungsrat vorliegenden Informationen aus dem ASTRA zu PUN im Allgemeinen und zu PUN auf der Nordumfahrung Zürich im Besonderen sind jedoch widersprüchlich. Im Rahmen der zur Beantwortung der Interpellation zur Verfügung stehenden Zeit war es nicht möglich, eine Klärung mit dem ASTRA herbeizuführen.

Eine rasche, auch abschnittsweise Umsetzung einer PUN auf der Nordumfahrung ist grundsätzlich zu befürworten, sofern diese eine positive verkehrliche Wirkung hat und ohne bauliche Anpassungen rasch umgesetzt werden kann. In jedem Fall ist es notwendig, dass der geplante 6-Spur-Ausbau möglichst rasch erfolgt. Die Volkswirtschaftsdirektion wird mit dem ASTRA in Kontakt treten, um gemeinsam eine verbindliche und widerspruchsfreie Beurteilung der Zweckmässigkeit von PUN auf der Nordumfahrung durchzuführen und die Ergebnisse zu veröffentlichen.

Zu Frage 6:

Der 6-Spur-Ausbau der Nordumfahrung Zürich ist im Programm zur Engpassbeseitigung im 1. Modul enthalten. Die eidgenössischen Räte haben die Mittel für den Ausbau bewilligt. Allerdings ist das Ausbauprojekt derzeit durch verschiedene Beschwerden blockiert, die vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig sind. Den Antrag des ASTRA auf Entzug der aufschiebenden Wirkung hat das Gericht abgelehnt. Ein vorzeitiger Baubeginn für die nicht streitbetroffenen Teile des Projektes ist damit nicht möglich.

Beschwerdeführerin vor Bundesverwaltungsgericht ist unter anderem die Gemeinde Weiningen, die eine Portalverlängerung auf ihrem Gebiet fordert. Der Kanton Zürich, der nicht Verfahrenspartei ist, setzt sich dafür ein, dass zwischen dem Bund und der Gemeinde Weiningen-

gen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Ansonsten ist der Kanton wie auch der Bund auf eine beförderliche Bearbeitung der Beschwerden durch die angerufenen Gerichtsinstanzen angewiesen und hat keine weiteren Möglichkeiten, das Verfahren zu beschleunigen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Im Gegensatz zu den zwei letzten Interpellationen geht es hier leider nicht um Vergangenheitsbewältigung, das Thema ist aktueller denn je. Und zwar hat seit dem Einreichen der Interpellation das ASTRA weitere Zahlen zum Verkehr im letzten Jahr veröffentlicht, die das Vorhaben klar unterstützen. Dabei wird stolz verkündet, dass der Stauzuwachs wesentlich geringer sei als in den letzten Jahren, also nur noch 4 Prozent statt 20 Prozent, wie im Vorjahr. Das ist aber kein Wunder, weil die Kapazitätsgrenze schlichtweg erreicht ist. Mehr Stau geht einfach nicht mehr, es werden nur noch 5 Prozent zu den 100 Prozent Permanentstau. Letztes Jahr gab es auf dem Nordring gerade 20 staufreie Tage. Gestern haben Sie vielleicht aus der Sonntagspresse die Veröffentlichung der Unfallzahlen aus dem Jahr 2011/2012 erfahren. Auch da: Unfallschwerpunkt Gubrist 200 Unfälle in dieser Zeitspanne mit 52 Verletzten. Das Anstehen ist mittlerweile nicht nur in den Stosszeiten, sondern auch in den Randzeiten und am Wochenende die Regel. Diese Situation ist unhaltbar. Jeder, der auch nur gelegentlich dort durch muss oder in den umliegenden Quartieren den Schleichverkehr ertragen muss, wird dies bestätigen können. Auch der Regierungsrat bestätigt in seiner Antwort unsere Einschätzung. Die Situation auf der Nordumfahrung ist nicht nur ärgerlich, sondern volkswirtschaftsschädigend, umweltbelastend und schlicht unzumutbar. Die Lösung, das ist uns allen klar, ist das Ausbauprojekt des Nordrings, inklusive des Gubristtunnels. Allerdings – und das ist eine optimistische Schätzung – ist die Eröffnung kaum vor 2025 zu erwarten.

Genau darauf zielt unsere Interpellation. Zur Überbrückung sind Sofortmassnahmen notwendig, wobei die Betonung auf «sofort» liegt. Eine geeignete Massnahme ist die Umnutzung von Pannestreifen, die sogenannte PUM. Das ASTRA hat in Pilotversuchen zwischen Morges und Ecublens drei Dinge festgestellt. Erstens: Der Verkehrsfluss wird verbessert. Bei freigegebenen Pannestreifen sind keine Staus mehr aufgetreten. Zweitens: Die Unfallrate lag generell 15 Prozent und lokal bis zu 80 Prozent tiefer. Drittens: Der Schadstoffaus-

stoss wurde um rund 20 Prozent reduziert. Aufgrund dieser Erkenntnisse hat tatsächlich nun das ASTRA am 10. Juni 2013 die Absicht publiziert, rund 125 Autobahnkilometer bis 2020 in Form von PUM umzugestalten. Allerdings wird die Priorität bei Bern im Abschnitt Wankdorf–Muri mit Realisierung bis 2015 gelegt. Die Zürcher Nordumfahrung wird zwar auch genannt, jedoch ohne Zeitangabe. Dies ist unverständlich, ist doch gerade da dringendst Handlungsbedarf gegeben. In den seltensten Fällen, vor allem bei Unfällen, ist der Stau direkt auf den Gubristtunnel zurückzuführen. Vielmehr sind es die kurze Folge von Ein- und Ausfahrten und das unregelmässige Tempo-Regime, das auf vielen Abschnitten zur Überlastung führt, zum Beispiel der Abschnitt zwischen Seebach und Affoltern. Dort ist dank den bereits jetzt überbreiten Pannestreifen eine PUM rasch und unkompliziert möglich. Dies würde bereits kurzfristig eine wichtige Entlastung bieten.

Fragt man beim ASTRA nach, kommt das Killerargument des durch Einsprachen vor dem Verwaltungsgericht blockierten Nordausbaus. Solange das Urteil hängig ist, seien weder ein Baubeginn – auch auf den von Einsprachen nicht betroffenen Projektabschnitten – noch Sofortmassnahmen möglich. Es ist unverständlich, weshalb die Einsprachen zur Überdeckung Weiningen den Ausbau bis Winterthur blockieren sollen. Es kommt hier der Verdacht auf, dass mit der sturen Haltung und dem Ausspielen von Interessen der Druck auf die Einsprecher erhöht werden soll. Dies wäre jedoch unredlich und darf nicht zugelassen werden. Falls der bald erwartete Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts weitergezogen wird, was nicht auszuschliessen ist, sind weitere Verzögerungen vorprogrammiert. Spätestens dann muss der Kanton mit Nachdruck beim ASTRA darauf hinwirken, dass dort, wo möglich, Sofortmassnahmen umgesetzt und vor allem die unumstrittenen Projektteile etappiert vorangetrieben werden. Ich danke Ihnen.

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf):* Auch hier frage ich mich, was diese Interpellation soll. Es gibt da keine Entscheidung, man kann nur ein bisschen darüber reden. Auch wir lesen die Sonntagszeitungen, Herr Christian Lucek. Wir lesen da in der NZZ: «Wer mehr Mobilität konsumiert, soll auch dafür bezahlen» oder: «Die Luftverschmutzung kostet 800 Millionen Franken im Jahr». Das gilt nicht nur für die Nordumfahrung. Es ist einfach so, dass wir unsere Verkehrsprobleme

mit konventionellen Mitteln nicht mehr lösen können, das wissen Sie. Und das Thema «Nordumfahrung» ist ein ganz heikles Problem für die SVP, denn Ihr Gemeindepräsident – ich komme vom Ostportal, wir haben akzeptiert, mehr oder weniger, wir wollten auch eine Überdeckelung –, aber Ihr Gemeindepräsident (*Hanspeter Haug, SVP, Weiningen*), der in diesem Saal sitzt, und die Gemeinde Weiningen, die haben ja eigentlich mit ihrer Einsprache dafür gesorgt, dass jetzt dieses Ausbauprojekt verzögert wird. Vergessen Sie das nicht. Deshalb ist diese Interpellation ganz heikel. Wenn Sie sich beschweren, dass es nicht vorwärtsgeht bei der Nordumfahrung, dann liegt das ja jetzt auch in Ihren Reihen. Wir wollten damals nicht den sechsspurigen Gubrist oder noch mehr Spuren, das wissen Sie. Wenn wir mehr Verkehr anziehen wollen, müssen wir einfach die Strassen verbreitern und mehr Spuren bauen. Aber das ist im Prinzip diese Interpellation, bei der ich denke: Lieber ruhig sein, als jetzt noch laut ausrufen.

*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*: Wie mein Vorredner bereits erwähnt hat, der Verkehrsstau um Zürich ist gravierend. Auf der Nordumfahrung Zürich–Winterthur stauten sich die Autos im letzten Jahr an 246 Tagen. Das bedeutete, dass es im Jahr 2012 nur an 20 Tagen keinen Stau auf der Nordumfahrung gab. Die A1 ist beim Gubristtunnel und beim Limmattaler Kreuz hoffnungslos überlastet. Auch heute Morgen Ausweichverkehr in Dietikon auf der Hauptstrasse, alles überfüllt, weil am Gubrist und auf dem Limmattaler Kreuz nichts mehr läuft. Eine Verbesserung ist nicht in Sicht, im Gegenteil: Die Prognosen gehen davon aus, dass die Zahl der Arbeitsplätze im Limmattal bis 2030 um 29 Prozent zunimmt und die Bevölkerung um 17 Prozent steigt. Ein Verkehrskollaps ist somit vorprogrammiert. Ebenfalls bereits erwähnt hat Christian Lucek die Unfallstatistik vom Wochenende. Auch hier nimmt der Gubristtunnel einen unschönen Spitzenrang ein. Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch die langen Stauzeiten entsteht, ist enorm. Es braucht deshalb Sofortmassnahmen und auch langfristige Verbesserungen, um diese kritischen Situationen zu entschärfen. Da die so dringend benötigte dritte Gubriströhre frühestens 2022 fertiggestellt sein soll, ist es wichtig, dass wir auch unkonventionelle Wege gehen. Ich bin überzeugt, dass mithilfe der Pannestreifen-Umnutzung die Verkehrsüberlastung abgemildert werden kann. Bei Stau können dabei die Automobilisten den Pannestreifen befahren, um leichter zur Ausfahrt zu gelangen. Dies kann



nicht nur Staus verhindern, sondern auch den Schadstoff-Ausstoss und die Lärmemissionen vermindern. Die Pannestreifen-Benutzung wurde als Pilotversuch bereits in Morges und Ecublens getestet, die Resultate waren verheissungsvoll und decken sich somit mit den Erfahrungen im Ausland. In Stosszeiten kann diese Benutzung die Strassenausnutzung optimieren und somit als Übergangslösung wenigstens vorläufig Abhilfe schaffen. Beim Bund passiert leider wenig, beim Kanton fühlt man sich nicht zuständig. Die Leidenden sind die Bevölkerung. Es ist die Bevölkerung, die den Preis dafür bezahlt. Es wäre zu begrüßen, wenn der Kanton zusätzlich Druck beim Bund machen und beispielsweise eine Task Force einberufen würde, um diese Problematik an die Hand zu nehmen. Beispielsweise beim Honeret-Tunnel, Ausfahrt Richtung nordwärts, Ausfahrt Urdorf Nord wäre dies zum Beispiel problemlos realisierbar, leider wird auch das in der Interpellationsantwort nicht erwähnt. Wir zählen auf unseren Volkswirtschaftsdirektor, dass er sich zugunsten der Staubetroffenen einsetzen wird und beim Bund vorstellig wird, damit sich etwas bewegen wird auf den Strassen.

*René Gutknecht (GLP, Urdorf):* Das Problem ist nicht der Gubrist allein, sondern der zunehmende motorisierte Individualverkehr. Aber was wir hier auch brauchen, ist ein Schutz der Dörfer rund um den Gubrist. Der Schleichverkehr in den Dörfern nimmt massiv zu und jeder Vorschlag, eine Pannestreifen-Umnutzung zu vollziehen, wurde vom ASTRA abgelehnt, ebenfalls meine Forderung auf der anderen Seite des Gubristtunnels. Es wäre vollziehbar gewesen mit dem Abbiegen nach Zürich. Aber das ASTRA macht nicht nur dies nicht. Meiner Meinung nach verweigert es die Arbeit am Gubrist und am Umfeld. Wir alle wissen, dass eine Strecke, die von 100 auf 120 erhöht wird und dann wieder auf 100 heruntergeschraubt wird, automatisch zum Rückstau führt. Die Nordumfahrung wurde vom ASTRA nie behandelt, dass man durchgehend, wie zum Beispiel im Berner Ring, 80 fahren könnte und somit am meisten Verkehr durch den Tunnel bringen würde. Für mich macht das ASTRA hier eine absolute Arbeitsverweigerung und der Verdacht ist da, dass das im Zusammenhang mit der Gemeinde Weinigen ist. Und dies darf nicht sein in einer demokratischen Schweiz. Aus diesem Grund sehen wir wirklich Handlungsbedarf im ASTRA, dass es sich hier der Problematik an-

nimmt, dass die Dörfer Urdorf, Schlieren und Dietikon endlich vom extremen Schleichverkehr entlastet werden können.

*Dieter Kläy (FDP, Winterthur):* Die FDP dankt für die Antwort des Regierungsrates. Es ist die Frage gestellt worden, weshalb wir diese Interpellation lanciert haben, weil es ja nur eine Interpellation ist. Es geht hier um die Engpassbeseitigung. Es ist jetzt mehrfach gesagt worden und das ist auch richtig: Die Stautunden haben zugenommen, einmal mehr. Es ist auch beklagt worden, dass es Schleichverkehr gibt. Das ist selbstverständlich für die Anwohnerinnen und Anwohner und für diese Gemeinden ärgerlich. Und es ist eben auch festzustellen, dass die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gesamtschweizerisch primär auf den Nationalstrassen stattfindet und nicht auf den Kantons- und auf den Gemeindestrassen. Also ist die Konsequenz dieser Interpellation völlig klar. Es geht darum, dass wir dort, wo Engpässe sind, diese an die Hand nehmen, und zwar zeitgerecht. Und da bin ich froh, dass der Regierungsrat sich hier engagieren will, damit man diese Engpässe letztlich auch beseitigen kann. Denn es gibt Kantone in der Schweiz – zumindest wird dies so gesagt, ich nehme nicht an, dass es der Kanton Zürich ist –, die Kantonsstrassen rückbauen, weil sie wissen, dass das Verkehrswachstum auf den Nationalstrassen stattfindet. Aber wie gesagt, ich hoffe nicht, dass der Kanton Zürich das macht.

Die Misere der ganzen Geschichte liegt letztlich eben auch in der Verkehrsfinanzierung und in der ganzen Priorisierung. Der Strassenverkehr finanziert sich ja mehr oder weniger selbst, liefert aber jährlich 2 Milliarden an die Bundeskasse ab. Mit der Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur – darüber können wir dann am 9. Februar 2014 abstimmen – wird dieser Zustand dann noch für die nächsten Jahre zementiert. Was bedeutet das jetzt alles? Das bedeutet doch nichts anderes, als dass wir leider noch lange nicht von diesen Staus verschont bleiben werden. Deshalb ist jetzt eine Priorisierung angesagt. Und die Priorisierung betrifft nun mal eben die A1 und die Nordumfahrung Zürich und die Umfahrung Winterthur und nicht irgendwie das Glarnerland oder den Kanton Jura. Also in diesem Sinne danke ich dem Regierungsrat nochmals dafür, dass die Zeichen der Zeit erkannt worden sind. Wir sind natürlich auch froh, wenn beim ASTRA der Druck aufrechterhalten wird. Besten Dank.

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Es mag Sie nicht erstaunen, dass ich auf das Votum von Marcel Burlet doch noch etwas erwidern muss als Gemeindepräsident von Weiningen. Er hat eins zu eins die Sprachregelung des ASTRA übernommen, indem er gesagt hat: Wenn die Gemeinde Weiningen nicht wäre, wäre man schon lange weiter. Ich erinnere ihn und Sie an den Zwischenentscheid des Bundesverwaltungsgerichtes, welches gesagt hat, die Verzögerung sei nicht der Gemeinde Weiningen anzulasten, sondern der fehlenden Detailplanung des Bundesamtes für Strassen, womit dies einmal richtiggestellt wird. Ich staune auch, wenn man sagt, es gebe Verzögerungen bis weithin – man spricht heute von 2025 –, wenn sich ein Bundesverwaltungsgericht jetzt über ein Jahr lang die Zeit nimmt oder die Zeit genommen hat, um seinen Entscheid auf unsere Einsprache zu behandeln, und noch kein Entscheid vorliegt. Da wundere ich mich auch. Wir sind zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion an einer Detailplanung, um herauszufinden, wie diese Überdeckung finanziert werden kann, wenn sich das Bundesamt für Strassen auf den Standpunkt stellt: «Wir zahlen nur die <Ohnehin-Kosten>, den Rest sollen der Kanton und die Gemeinde bezahlen.» So viel zu dieser unsäglich-Geschichte «Gubrist». Ich kann Ihnen versichern, mir machen diese Staus auch keine Freude, die wir haben, wenn ein Ereignis ist – und das ist pro Woche zweimal – und sich die Autokolonnen über dem Weininger stauen, wenn der Verkehr umgeleitet werden muss. Also so viel: Die Verzögerung ist nicht Sache der Gemeinde, sondern der fehlenden Detailplanung des Bundesamtes für Strassen. Ich danke Ihnen.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Also Josef Wiederkehr, ihr habt halt keinen Vertreter in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*), aber es ist natürlich nicht so, dass wir keine Ahnung hätten vom Thema. Das Thema war verschiedentlich Gegenstand von Präsentationen, von Frage–Antworten in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, das lässt sich in den Protokollen nachlesen. Ihr habt auch Zugang zu den Unterlagen. Diese Geschichte ist relativ komplex.

Ich möchte Hanspeter Haug ausdrücklich unterstützen. Es geht doch nicht an, dass man weitere Schäden anrichtet. Man muss, ähnlich wie bei der Überdeckung in Schwamendingen, die Schäden eben auch reparieren oder schauen, dass keine neuen Schäden entstehen. Also hier

unterstütze ich Hanspeter Haug und seine Gemeinde natürlich voll und ganz.

Zur Unfallgefahr: Ich gehöre jetzt zu der Minderheit der Grünen, die dann und wann mit dem Lieferwagen auf dem Nordring unterwegs ist. Was man da sieht und erlebt, da kann man sich natürlich schon die Frage stellen, wer überhaupt die Regeln noch kennt. Also Rechtsüberholen mit Vollgas ist ja keine Seltenheit. Zur Unfallgefahr: Mit Standstreifenbewirtschaftung zu fahren ist hochkomplex, das ist sehr, sehr schwierig. Ich bin nicht so oft unterwegs, aber jedes Mal sehe ich ein Pannenfahrzeug auf dem Standstreifen, jedes Mal. Die stehen dann auch da, wenn der Pannestreifen bewirtschaftet ist. Also es müssen Buchten gebaut werden, et cetera, et cetera. Bei dem Wissensstand, den wir aus der KEVU hatten, ist es schlicht und ergreifend peinlich, wenn man so eine Interpellation einreicht. Denn die Antworten haben wir schon alle. Und wenn Sie glauben, dass Sie ein Nadelöhr geweitet haben – das nächste steht ja schon da. Sechste Spur, achte Spur, wo wollen Sie aufhören, bei der zehnten Spur? Wir reden hier von Eigentumsgarantie, von Kulturlandschutz et cetera. Das gilt ja nur für die Seeuferwege, aber sicher nicht für die Landwirte, die das Land hergeben müssen.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Sofortmassnahmen gegen den Verkehrskollaps am Nordring sind zwingend und dringend notwendig. Ich möchte mich an meine Vorredner anschliessen: Der Schleichwegverkehr entlang der A1 von Winterthur bis Baden hat ein kritisches und unhaltbares Ausmass angenommen. Kleinste Gemeindestrassen werden vom Raserverkehr heimgesucht und Strassen werden wortwörtlich zu Tode gekarrt. Meine persönliche Meinung möchte ich nach wie vor hier nochmals bekunden, dass die Zürcher Nordumfahrung bereits kurz nach der Fertigstellung des Sechsspurausbaus wieder am Kapazitätsengpass ansteht. Daher müsste ein Achtspur-Ausbau realisiert oder geplant werden. Dies wäre die längerfristige Lösung und würde erst noch Kosten sparen, statt kurz nach der Fertigstellung des Sechsspurausbaus bereits die nächste Ausbautappe zu planen. Nicht zu vergessen all die gemachten Überdachungen, welche dann wieder abgeändert werden müssten. Ausbau der bestehenden Kapazität und Infrastruktur und nicht neue Strassenstrecken zu bauen, muss unser Motto sein.

*Rochus Burtscher (SVP, Dietikon):* Ich bin schon enttäuscht von der Argumentation von Marcel Burlet. Ich attestiere ihm, dass er Zeitung lesen kann, aber hier geht es um Lesen und Verstehen. Die Ausführungen von meinen Vorrednern sind absolut korrekt und ich erhoffe mir vom ASTRA, dass die Leute endlich die Finger aus ihrem Allerwertesten nehmen und das Gubrist-Problem lösen. Die Polemisierung seitens Marcel Burlets, die Gemeinde Weinigen sei der Stein des Anstosses, ist völlig verfehlt. Wenn er konstruktiv politisieren würde, dann würde er über seinen ideologischen Schatten springen und den Gemeinden vor und nach dem Gubrist helfen. Die haben es dringendst nötig. Danke.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Die Regierung – das hat sie ja in der Antwort zum Ausdruck gebracht – ist mit den Interpellanten einig, dass die Staus am Gubrist ein Problem sind. Die Regierung unterstützt auch die Pannestreifennutzung, die Versuche im Waadtland sind uns auch bekannt. Wir sind auch der festen Meinung, dass man im Kanton Zürich Pannestreifennutzungen machen soll und kann. Im Vordergrund, das kann ich auch sagen, stehen bei uns diese im Raum «Umfahrung Winterthur» und auf der N3 zwischen Thalwil und Wollishofen. Es wurde jetzt vielerorts gesagt: Man hat zu viel Verkehr. Wer neue Strassen oder Tunnels baut, schafft Verkehr. Das mag sein. Ich möchte Ihnen einfach sagen: Wenn man in unserem Wirtschaftsraum Zürich an der am stärksten befahrenen Strasse der Schweiz sagt, «Wir wollen keinen Tunnel, der Verkehr soll durch die Dörfer im Limmattal rollen, er soll durch die Stadt Zürich rollen» gibt Schleichverkehr in der Stadt Zürich, da bin ich 100-prozentig überzeugt, weil der Gubrist zu ist, Richtung Knonauseramt, Richtung Chur fährt man durch die Stadt Zürich –, dann verstehe ich diese Haltung nicht. Wir brauchen diesen Tunnel, er ist nötig. Die einen mögen sich vielleicht noch erinnern: Man hat in diesem Rat einmal an unendlich vielen Sitzungen über den Autobahnzusammenschluss Kloten–Bülach gestritten. Der ist jetzt gebaut. Niemand weiss mehr, dass es dort stauete und staute. Es ist eine Lösung gewesen. Seien wir doch pragmatisch in solchen Fragen und vertreten wir die Interessen der Zürcherinnen und Zürcher. Denn ich glaube, diesen Tunnel braucht es einfach. Wir können nicht immer grösser werden, immer mehr wachsen und glauben, das löse sich in Luft auf. Sie ist auch eine Wohlstandserscheinung, diese Mobilität. Und Sie wissen es auch, beide Ver-

kehrsträger sind voll, alle sind voll. Diesen Tunnel braucht es und diese Meinung teilt ja auch der Bund. Es gibt jetzt noch den Bundesverwaltungsgerichts-Entscheid, da bin ich mit Gemeindepräsident Hanspeter Haug einig: Es wurde uns versprochen, Ende Sommerferien komme dieser Entscheid. Er ist noch nicht da. Man hat manchmal schon das Gefühl, dass es dauert und dauert und dauert.

Zu den Voten, die sagten, der Kanton oder die Regierung solle sich gefälligst mehr für diese dritte Röhre Gubrist einsetzen, denen kann ich nur nochmals sagen – ich habe es ja schon oft gesagt: Wir versuchen mit allen Mitteln, dieser Röhre möglichst bald zum Durchbruch zu verhelfen. Wir versuchen es auf nationaler Ebene. Wir haben auch mit der Gemeinde zusammen versucht, eine pragmatische Lösung zu finden. Da sind wir dran und das Geld in Bern ist eigentlich auch bereit. Es bleiben noch diese Rechtsstreitigkeiten.

Aber zurück zur Forderung der Interpellanten. Wenn die Pannenstreifenutzung in diesem Gebiet eine Lösung wäre, wäre ich der Letzte, der sich kritisch dagegen äussern würde. Aber es ist leider keine Lösung, denn auch eine Pannenstreifenutzung braucht ein Auflageverfahren. Das wird einige Zeit dauern. Wir rechnen damit, dass wir höchstensfalls diese Pannenstreifen nutzen könnten, bis dann mit dem Gubrist begonnen wird. Und wenn man mit dem Gubrist begonnen hat, mit der Baustelle Gubrist braucht man die Pannenstreifen als Baustellenzufahrten. Deshalb können wir nicht investieren und ein Verfahren durchführen, um vielleicht dann zwei Jahre eine Pannenstreifenutzung zu realisieren, die dann erstens nicht viel bringt, weil sie nur den Stauraum vergrössert und zweitens die Kosten nie und nimmer decken kann. Deshalb ist es klares Ziel der Regierung: Möglichst bald Baubeginn am Gubrist! Besten Dank.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **15. Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes Schweiz**

Postulat von Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil), Arnold Suter (SVP, Kilchberg) und Silvia Steiner (CVP, Zürich) vom 24. September 2012

KR-Nr. 273/2012, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Roland Munz, Zürich, hat an der Sitzung vom 28. Januar 2013 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Wir haben zu entscheiden.

*Roland Munz (SP, Zürich):* Das Postulat skizziert ganz unterschiedliche Forderungen. Zum einen seien die Bedürfnisse des Finanzplatzes in Raum- und Verkehrsplanung miteinzubeziehen. Einverstanden, klar, auch jene des Bauernstandes, des Umweltschutzes und viele weitere. KPB (*Kommission für Planung und Bau*) und KEVU beraten zurzeit die Richtplan-Revision. Dort wird jetzt Raum- und Verkehrsplanung gemacht. Alle Interessierten waren eingeladen sich einzubringen. Dass nun aber der Regierungsrat innert zwei Jahren darlegen soll, wie er den Partikularinteressen einer Branche Nachachtung im von ihm selber vorgelegten Richtplan hätte verleihen sollen, ist überflüssig, zumal jede Fraktion Richtplan-Anträge stellen darf, wo sie noch Handlungsbedarf ortet. Machen wir dort unsere Arbeit.

Sie verlangen zweitens, die eidgenössische Stempelabgabe abzuschaffen, sowohl via Finanz- und Volkswirtschaftsdirektoren-Konferenz (VDK) als auch mittels kantonaler Initiativen. Nun, leider gibt es eine Finanz- und Volkswirtschaftsdirektoren-Konferenz gar nicht. Sie verkennen zudem, dass für das Anliegen weder die Finanzdirektorenkonferenz noch die VDK, sondern die eidgenössischen Räte zuständig sind. Bezüglich der von der Regierung aufzugleisenden Initiativmittel käme in Betracht, dass sie eine Standesinitiative vorlegte. Warum aber reichen Sie nicht selbst einen Vorstoss für eine Standesinitiative ein, wenn Sie schon statt dem direkten Weg über Ihre Bundeshaus-Fraktionen unbedingt einen kantonalen Umweg suchen? Oder hat der Erstunterzeichner allenfalls übersehen, dass seine Kantonalpartei vorerst noch Abgeordnete nach Bundesbern schickt? Hier ist Ihre Forderung jedenfalls untauglich. Sie wäre überdies unverantwortlich. Seit

den Erfahrungen Luzerns kann kein seriöser Politiker mehr behaupten, Steuerabbau bringe letztlich gleichbleibende oder gar höhere Staatseinnahmen.

Fast 3 Milliarden machen die Einnahmen aus den drei Stempelabgaben aus. Deren Wegfall könnte der Bundeshaushalt nicht einfach so wegstecken. Sie verschuldeten damit eine Erhöhung der Steuern für alle oder einen Leistungsabbau. Und damit spielen Sie einzig den Anarchisten an den beiden politischen Polen in die Hände, was den für das Swiss Banking prioritären Standortfaktor der Stabilität direkt gefährdet.

Ich habe überdies grundsätzliche Vorbehalte, wenn die Finanzindustrie privilegiert gefördert werden soll. Ich bin mir der Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges sehr bewusst. Unser Finanzplatz gehört zu den bedeutendsten Zentren der Welt. Dieser Rang aber muss nicht um des Ranges willen gehalten werden. Die hiesige Finanzindustrie hält einen ohnehin nur schwer verantwortbaren grossen Anteil von 22 Prozent am BIP (*Bruttoinlandprodukt*). Mit Blick auf das Allgemeinwohl ist hier ein Klumpenrisiko zu erkennen. Allein die Stadt Zürich hat wegen dieses Klumpens infolge der Finanzmarktkrise seit 2008 rund 2 Milliarden Steuerausfälle zu bewältigen. Und nun wollen Sie diesen Klumpen noch aufblähen? Das ist unverantwortlich. Wir halten es hier eher mit Herrn Alfred Heer (*SVP-Nationalrat*), der im allgemeinen Teil der Vernehmlassungsantwort für seine Kantonalpartei zu den ZKB-Vorlagen festgehalten hat, ich zitiere: «Beschränkung ist geboten gerade in einem inzwischen als *«overbanked»* geltenden Kanton Zürich.»

Erfolge verzeichnete unser Finanzplatz stets, wenn Anlegende einen sicheren Hafen für ihre Gelder suchten. Das Qualitätslabel «Swiss Banking» gründet auf Werten politischer und sozialer Stabilität, gepaart mit bestens ausgebildetem Personal. Den Staat aber in Sparprogramme auch zulasten von Bildung und Sozialem zu zwingen, sabotiert Fachkräftedichte und die soziale und politische Stabilität. Wir sagen Ja zur Entwicklung unseres Finanzplatzes im Sinne der Qualitätsentwicklung, etwa gemäss dem im Sommer 2013 publizierten Weissbuch von PricewaterhouseCoopers und dem Sustainability-Forum Zürich, und wir sagen Nein zur blossen quantitativen Aufblähung.

Zu guter Letzt verlangt das Postulat, es solle der Regierungsrat für eine schweizerische Trust-Gesetzgebung sorgen. Ja, wir würden einen



griffigen gesetzlichen Rahmen für Trusts begrüßen. Schade, kann die Zürcher Regierung keine Bundesgesetze erlassen, sodass auch dieses Anliegen nach Bundesbern gehört.

Insgesamt, Sie sehen es, ist dieses Postulat die wenig ausgelegene Skizze ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil):* Ich glaube, es ist unbestritten und alle haben es jetzt auch schon zur Kenntnis genommen, dass die internationale Finanzdienstleistungsindustrie in einem gewaltigen Umbruch ist. Es ist nicht neu, dass weltweit irgendein Wirtschaftssektor, aber auch ein Gesellschaftssektor in einem Umbruch steht. Und heute ist es nach den Jahren der Krise die Finanzindustrie. Eine Volkswirtschaft, die international so aufgestellt ist, dass ihr Wohlstand und ihre Entwicklung, so wie es in der Schweiz ist, eben vor allem auch über die globalen Geschäftsbeziehungen hinaus gefördert wird, eine solche Volkswirtschaft braucht als einen von mehreren wichtigen Pfeilern auch eine sehr gute, kräftige und entwicklungsfähige Finanzdienstleistungs-Industrie. Es wäre undenkbar, dass die schweizerische Volkswirtschaft mit all ihren internationalen Unternehmen sich heute so entwickeln könnte, wenn sie nicht selber auch eine Finanzwirtschaft, eine Finanzdienstleistungs-Industrie hat. Und wenn wir nicht bereit sind, uns den internationalen Gegebenheiten, sprich eben auch Änderungen, anzupassen, sprich hier konkurrenzfähig zu bleiben, dann ist es so, dass dieser Pfeiler hier gekürzt wird, sprich eigentlich eliminiert wird, sodass am Schluss eine gesamte Volkswirtschaft darunter leiden wird.

Ja, tatsächlich, der schweizerische Finanzplatz gründete zu stark nur auf dem Vermögensverwaltungsgeschäft und hat diverse andere Geschäfte leider vernachlässigt, diese entweder bei den globalen Instituten im Ausland getätigt oder dann haben viele Institute hier diese auch von ihrer Grösse her gar nicht wahrnehmen können. Und es ist auch so – natürlich: Es gab auch Unfälle und es gab auch Sünden. Aber schauen Sie doch einmal, wo diese geschehen sind und mit welchen Produkten diese zum Beispiel geschehen sind. Es waren nicht schweizerische Produkte. Wenn Sie heute bei Ihrem Bankinstitut um ein diversifiziertes Portfolio oder um eine diversifizierte Beratung aller Ihrer Vermögensanliegen, die Sie haben, nachfragen, dann werden Sie feststellen, dass Sie die Produkte auf dem Menü, die Sie bekommen, mehrheitlich aus dem Ausland beziehen müssen. Warum ist

das so? Warum könnte das nicht auch ein schweizerisches Produkt sein, unter Gesetzgebung und unter dem Schutz von Konsumentinnen und Konsumenten nach schweizerischem Recht?

Hier müssen wir eben Rahmenbedingungen ändern und genau das wollen wir. Einerseits müssen wir konkurrenzfähig werden, indem es auch steuerlich zumindest nicht ein Nachteil ist, solche Geschäfte in der Schweiz zu tätigen, sprich es eigentlich günstiger wäre, das im Ausland zu tun. Und da widerspreche ich zum ersten Mal meinem Vorredner. Die Geschichte zeigt eben, lieber Roland Munz, etwas anderes. Ich bin jetzt doch schon seit 1995 in diesem Rat. Meines Wissens haben wir eine Gesamtsteuerentlastung von 25 Prozent, über alles gesehen, im Kanton Zürich gemacht und die Steuern sind gesprudelt, Jahr für Jahr immer mehr und mehr. Also die Aussage trifft hier nicht zu, dass mehr Steuerbelastung mehr Einnahmen bringt. Nein, weniger Steuerbelastung bringt eben mehr Geschäfte, bringt Arbeitsplätze und bringt am Schluss dem Staat mehr.

Und zum Zweiten die Rahmenbedingungen, was Produkte, was Konstrukte anbelangt: Ja, das ist eben zum Teil Bundessache, zum Teil aber auch kantonale Sache. Aber hier haben wir unsere Regierungsrätinnen und Regierungsräte, die sich interkantonal zusammenschliessen. Und diese Stimmen werden zu all diesen Fragen in Bern gehört und es kann nicht allein nur die Bundespolitik sein, die sich hier zusammensetzt und die hier tätig wird, sondern es muss gerade auch ein Kanton Zürich sein, der eben über diese Gremien tätig und in Bern vorstellig wird. Hier können wir einiges erreichen.

Wir haben eigentlich aus dieser Finanzkrise hinaus in unserem Land eine Erfolgsgeschichte. So traurig die Fälle sind und so traurig es ist, wenn der Staat auch einmal eingreifen muss: Es ist der Finanzdienstleistungssektor nicht der einzige, wo er es muss. Bei der Landwirtschaft tut er es jährlich. Stellen Sie sich aber vor – das ist auch ein privater Sektor –, es würde einmal die gesamte Telekommunikation zusammenfallen, auch dann müsste der Staat eingreifen. Es ist so, tatsächlich gibt es gewisse Themen, die für uns, die für unseren Wohlstand, aber auch für unsere Sozialversicherungen, für all das, was wir in diesem Land haben, so wichtig sind, dass es vielleicht einmal eine staatliche Hilfe braucht. Und hier tut der Staat gut daran, wenn er vorausschauend auch gute Rahmenbedingungen schafft.

Wären wir bei der Politik gewesen, die zum Beispiel die linke Seite, die auch jede Entwicklungsmöglichkeit des Finanzplatzes bekämpft,

dann würden wir auch schuldenmässig in dieser Finanzkrise nicht so dastehen. Die Schweiz hat in diesen Jahren 160 Milliarden Schulden abgebaut, die EU hat in der gleichen Zeit 3700 Milliarden Euro Schulden aufgebaut. So schlecht, Roland Munz, kann es doch die bürgerliche Finanzpolitik in diesem Land nicht machen, wie man das uns von eurer Seite immer vorgaukeln will. Auf andere Zahlen, Schuldenquoten et cetera, will ich gar nicht zu sprechen kommen.

Ich glaube, es ist an der Zeit, dass der Kanton Zürich sich klar zu seinem Finanzplatz stellt. Es ist an der Zeit, dass er das nicht nur verbal tut, sondern dass er in allen Gremien, die er zur Verfügung hat, tätig wird, dass er diesem Finanzplatz eine Chance gibt, in Zukunft mithalten zu können, neue Geschäftsmodelle entwickeln zu können, immer unter der neuen Ägide unserer Eigenmittelvorlagen, immer auch unter einem neuen gesellschaftlichen Verständnis, was Finanzgeschäfte sein sollen, wem sie nutzen sollen. Da hat man gelernt, da hat die Gesellschaft umgedacht, da hat auch die Branche umgedacht und ist bereit, diese neuen Wege zu gehen. Sie braucht aber auch gute Rahmenbedingungen dazu. Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Hans-Peter Portmann und Mitunterzeichnende möchten mit diesem Postulat neue Gesellschaftskonstruktionen und Anlageinstrumente auf dem Finanzplatz Zürich einführen. Die Vorschläge klingen sehr angelsächsisch inspiriert. Die Schweiz ist unter Druck, weil für die Banken eine Periode zu Ende geht, die für sie und für uns alle sehr vorteilhaft war. Mit einer zunehmenden internationalen Verflechtung tolerieren viele Staaten eine Praxis nicht mehr, die auf einer zerklüfteten Nachkriegsordnung und dem Nischendasein der Schweiz beruhte. Wir in der EVP sind etwas lockerer als die SP. Die EVP-Fraktion unterstützt deshalb das Postulat vorläufig, weil wir von kompetenter Seite eine Meinung über neue Anlageinstrumente und Gesellschaftsformen haben möchten.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Die Bedeutung des Finanzplatzes ist für den Kanton Zürich unbestritten. Wir brauchen die Branche und sie trägt massgeblich zu unserem Wohlstand bei, das steht nicht zur Diskussion. Auch die Turbulenzen der letzten Jahre konnten uns von der Erkenntnis nicht abbringen, dass der Kanton Zürich und die Finanzbranche eng miteinander verbunden und ja sogar aufeinander an-

gewiesen sind. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind jedoch erstaunlich oder zumindest ist die Terminologie unglücklich gewählt. Eine vereinfachte Zulassung moderner Anlagekonstrukte? Wir sind seit der Finanzkrise eher bestrebt, solche besser in den Griff zu kriegen. Die Ausrichtung der Verkehrspolitik auf die Bedürfnisse der Banken und Versicherungen scheint da auch ein bisschen vergriffen. Mit riesigen Fluktuationsraten zwischen Bullen- und Bärenperioden müsste man schon sehr flexible Fahrpläne einführen. Können wir die Besteuerung von Anlagegesellschaften respektive -konstrukten erleichtern in einer Zeit, in der manche Banken schon seit einigen Jahren keine Steuern mehr zahlen? Die meisten solcher Massnahmen wären aus kantonaler Sicht ohnehin nicht möglich, sind diese Aufgaben, wie schon erwähnt, doch beim Bund angesiedelt.

Abgesehen davon ist es aus wirtschaftsliberaler Sicht, gelinde gesagt, delikater, dass die Politik Entwicklungsmassnahmen für eine einzelne Branche erarbeiten soll. Wir haben stets die Haltung eingenommen, dass es an den Teilnehmern der Wirtschaft liegt, sich im Wettbewerb durchzusetzen und haben uns auch in der Vergangenheit gegen Einmischungen der Politik gewehrt, eben erst kürzlich in Bezug auf die Definition des Geschäftsaufwands. Wir haben uns sogar gegen eine breitere Unterstützung der Wirtschaft durch die GZA (*Greater Zurich Area*) gewehrt und machen jetzt allein für die Banken keinen Umschwung. Ehrlich gesagt, gingen wir bis anhin auch immer davon aus, dass die Banken am besten wissen, wie sie sich entwickeln sollen und welche Massnahmen zu ergreifen seien. Es wäre schon fragwürdig, wenn der Staat dies für sie nun übernehmen sollte.

Wir sind für die Wirtschaft. Der Wirtschaft ist aber am besten gedient, wenn die Politik sich auf eine hochwertige Ausbildung mit internationaler Ausstrahlung im Raum Zürich konzentriert und wenn schweizweit weiterhin liberale Arbeitsbedingungen sichergestellt sind. Der Staat soll so wenig wie möglich direkt einwirken.

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Der Finanzplatz Zürich ist der wichtigste Wirtschaftssektor unseres Kantons. Er ist entscheidend für das Wohlergehen des gesamten Wirtschaftsstandortes und somit der gesamten Bevölkerung. Direkt oder indirekt hängt letztlich alles damit zusammen. Nach dem gewaltigen Druck, der national und international auf unseren Finanzplatz ausgeübt wurde und immer noch wird und die damit verbundenen enormen Auflagen, die gewaltige Kosten

auslösen, die niemandem verrechnet werden können, müssen wir unserem Finanzplatz auch eine Perspektive bieten. So müssen Geschäftsfelder wie die Vermögensverwaltung, die bei uns doppelt besteuert wird, entlastet werden. Zudem muss die eidgenössische Stempelsteuer endlich abgeschafft werden. Es geht gar nicht darum, dass der Staat gross eingreift, sondern seine Finger aus der Sache nimmt. Und vor allem müssen wir signalisieren, dass uns der Finanzplatz wichtig ist. Es ist allgemein bekannt, dass in den nächsten zehn Jahren die Finanzplätze nicht nur in der Schweiz weniger Mitarbeiter beschäftigen werden. Erst kürzlich hat auch die UBS die Streichung von 10'000 Arbeitsplätzen bekanntgegeben. Deshalb muss wieder mehr Sicherheit einkehren, damit unser Finanzplatz auch Zukunftsperspektiven hat. Das sind wir den vielen verunsicherten Beschäftigten, die in dieser Branche tätig sind, schuldig. Denn die meisten dieser Mitarbeiter hatten keinerlei Schuld, wirklich keinerlei Schuld an der Finanzkrise. Und, Roland Munz, es geht eben nicht um eine Ausweitung, sondern letztlich um die Erhaltung unseres Wohlstandes. Und in diesem Sinne unterstützen wir das Postulat.

*Thomas Marthaler (SP, Zürich):* Es ist jetzt natürlich ein bisschen schwierig, so vor dem Mittagessen so ein schwergewichtiges Thema noch zu besprechen. Denn bekanntlich kommt ja das Fressen vor der Moral und ich habe jetzt schon ein bisschen Hunger. Aber Hans-Peter Portmann, so wie Sie vorhin gesprochen haben! Wie ein Sonntagschullehrer haben Sie darüber berichtet, was der Finanzplatz noch alles Gutes machen möchte für seine Konsumenten, dass es nach schweizerischem Recht dann nicht mehr passieren würde. Der Finanzplatz Zürich hätte ja jetzt die Möglichkeiten, diese Retrozessionen zurückzugeben. Wir haben bis jetzt einzig die Migros Bank, die sich so konsumentenfreundlich gibt. Also Sie können sich diese salbungsvollen Worte wirklich sparen. Setzen Sie sich in diesen Gremien, in denen Sie ja Einfluss haben, dafür ein, dass diese illegalen – vom Bundesgericht als illegal betrachteten – Retrozessionen den rechtmässigen Eigentümern zurückerstattet werden. Also das zu diesem Thema.

Ich denke nicht, dass ein Alleingang des Standes Zürich jetzt sinnvoll und notwendig ist, denn es sind doch Regulierungen eher notwendig, als dass man jetzt neue Möglichkeiten für neue Finanzkonstrukte schafft. Das ist ja wie das Casino, das wir jetzt bei der Gessnerallee

gebaut haben. Das ist ja auch ein für die Volkswirtschaft wichtiger Zweig in der Stadt Zürich, das ist nur das Spielcasino. Und da gibt es jetzt auch Leute, die aus dem Aargau, wo sie nicht spielen dürfen, hierher kommen. Jetzt möchten Sie also spezielle Finanzkonstrukte für den Kanton Zürich, damit wir dabei bleiben und nicht total abgehängt werden. Ich habe da keine so grossen Bedenken. Ich denke, man muss sich vorstellen: Für wen ist der Finanzplatz? Wem nützt er? Sie haben einfach zu wenig gut gearbeitet, glaubwürdig gearbeitet in den letzten zehn, fünfzehn Jahren, als dass man ihnen jetzt Glauben schenken würde. Sie dürfen jetzt dann auch wieder Steuern zahlen, wir vermissen in der Kommission leider diese Eingänge. Also dafür können Sie sich starkmachen. Ich danke Ihnen vielmals.

*Erich Vontobel (EDU, Bubikon):* Der Finanzplatz hat für Zürich eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, das haben wir schon gehört und das ist so, das betrifft uns alle. Um Risiken abzuwenden und einen möglichen Rückgang der volkswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Finanzplatzes rechtzeitig entgegenzutreten, ist ein proaktives Handeln auch der politischen Instanzen notwendig, ob uns das gefällt oder nicht. Die EDU wird das Postulat deshalb überweisen.

*Mattea Meyer (SP, Winterthur):* Der Vorstoss zeigt einmal mehr, in wessen Interesse die bürgerlichen Parteien Politik machen, das ist im Interesse von ein paar wenigen Managern und nicht im Interesse der Bevölkerung. Wir wollen ganz klar die Arbeitsplätze erhalten. Wir wollen ganz klar einen sicheren Finanzplatz. Wir haben das gezeigt, indem wir auf nationaler Ebene fordern, dass die Eigenkapitalquote erhöht wird und wichtige Regulierungen auch vom Finanzplatz endlich durchgeführt werden. Da haben Sie einmal mehr im Interesse der UBS (*Schweizer Grossbank*) und der CS (*Credit Suisse, Schweizer Grossbank*), der Grossbanken, eine Politik betrieben, die eben verunmöglicht, dass Arbeitsplätze gesichert werden können. Arnold Suter, Sie haben die UBS angesprochen. Solange die UBS in einem Jahr 2,5 Milliarden Franken Verlust schreiben kann, keine Steuern zahlt und im selben Jahr 2,5 Milliarden Boni ausbezahlt, muss kein einziger Arbeitsplatz abgebaut werden. Nein, da muss endlich Vernunft zurückkehren auf dem Finanzplatz, da müssen vernünftige Löhne in einem vernünftigen Masse bezahlt werden, dann passieren solche Din-

ge, wie wir sie jetzt beobachten können, nicht mehr. Ich bitte Sie sehr, dieses Postulat abzulehnen. Danke.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Lieber Herr Marthaler (*Thomas Marthaler*), nehmen Sie sich ein Beispiel an mir: Ich habe etwa 22 Kilo abgenommen in den letzten sieben Wochen und habe keinen Hunger und habe immer noch Moral wie Sie. Das zum Votum von Ihnen. Und zur Moral generell: Frau Meyer (*Mattea Meyer*), ich glaube schon, dass die Mehrheit der Mitarbeiter der Banken in unserem Land einen hervorragenden Job macht und auch sehr viel Moral zeigt und auch sehr viel Steuern zahlt, Frau Meyer. Und wenn wir uns mal die Zahlen anschauen im Kanton Zürich: 22 Prozent des BIP wird vom Bankensektor geleistet, nach Ihnen vom Spielcasino – ich denke, da würden sich auch noch ein paar Ihrer gewerkschaftlichen Banker dagegen verwahren – und 18 Prozent macht es vom BIP der Schweiz aus. Also ist es sehr wohl legitim, dass sich unser Kanton dafür einsetzt, dass es den grössten Faktoren des BIP gut geht und dass der sich den Gegebenheiten auch entsprechend anpassen kann, und zwar relativ rasch. Ich danke Ihnen.

*Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Geschätzte Vorrednerinnen und Vorredner, gerne bekenne ich mich dazu: Ja, wir brauchen eine starke Finanzindustrie. Die muss auch Neues kreieren können, ja. Nur zu Ihren zwei vorgeschlagenen Wegen sagen wir so nicht Ja. Denn eine pauschal-generell vereinfachte Zulassung von Finanzprodukten lehnen wir so ab. Es braucht angemessene Zulassungsverfahren. Wenn es im Einzelfall bei gewissen Verfahren Optimierungsmöglichkeiten gibt: gerne. Aber die generelle Forderung nach pauschaler Vereinfachung können wir so aus Sorge um die Sorgfalt nicht mittragen. Ebenfalls nicht mittragen können wir die zweite Forderung, nämlich dass wir grundsätzlich die neuen Anlagekonstrukte konkurrenzfähig besteuern sollen, denn wir wissen nicht, was konkurrenzfähig ist. Konkurrenzfähig zu Steueroasen, wo moderne Finanzanlagekonstrukte gar nicht besteuert werden? Das könnten wir uns nicht leisten. Oder konkurrenzfähig nur zu anderen Kantonen? Ja, aber dann dürfen wir nicht den Röhrenblick nur auf die Steuer legen, sondern auf den Gesamtstandort, so wie es die CS im September 2013 gemacht hat in ihrem Standardreport. Und dann sehen wir, dass Zü-

rich ganz gut dasteht. Wir wollen die Finanzen auch erhalten, um in dieser gesamten Standortqualität eben nicht abzufallen.

Deshalb: Wir bekennen uns dazu, jedoch sind wir vielleicht etwas sehr vorsichtig. Aber Vorsicht, das hat sich in der Vergangenheit gezeigt, war in der Finanzbranche noch nie ein so schlechter Ratgeber. Deshalb danke ich für die Nichtunterstützung.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Herr Munz (*Roland Munz*), die Regierung will es entgegennehmen, da brauchen Sie nicht mehr so vorsichtig zu sein, da brauchen Sie nur vertrauensvoll zu sein. Nein, ich möchte einfach nochmals zurückführen: Wir reden hier von einem Postulat, in dem der Regierungsrat etwas prüfen soll. Und die Hauptmessage für den Regierungsrat ist Prüfung von Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes Zürich. Das wollen wir, das ist eigentlich ein Auftrag, den wir sowieso haben. Darum staune ich, dass man jetzt so lange diskutiert, ob die Regierung das machen soll oder nicht. Es ist eigentlich unsere Verpflichtung, der wichtigsten Branche im Kanton Zürich zu Lösungen zu verhelfen. Und ich muss Ihnen schon sagen: Auch ich bin besorgt über die Negativschlagzeilen über – auf Deutsch gesagt – den «Seich», der alle Tage passiert im Bankenbereich. Das ist nicht gut und ich spüre auch bei vielen kleineren und mittleren Banken eine grosse, sehr grosse Verunsicherung. Das nehme ich auch als Bankrat der Schweizerischen Nationalbank wahr. Diese Verunsicherung ist da und sie ist nicht zu unterschätzen, denn sie hat direkte Auswirkungen auf unsere Arbeitsplätze und auf unsere Arbeitslosenquote. Wenn ich Ihnen vor zwei Jahren gesagt hätte, dass wir immer noch um 3 Prozent herum pendeln werden im Kanton Zürich, hätten Sie gesagt: «Das glauben wir nicht, die Auswirkungen sind gravierend.» Bis heute kriegen wir trotz vielen angekündigten Stellenabbauten eigentlich mehr oder weniger die Kurve, aber die Sache ist nicht zu unterschätzen. Denken Sie zum Beispiel an die Verlagerung nach Asien. Alle grösseren Institute sagen, «Wir gehen nach Asien». Asien ist der Wachstumsmarkt, nicht Europa. Europa ist ein kranker Mann oder eine kranke Frau. Auf diese Veränderungen müssen wir reagieren können. Darum sind wir auch bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Und ich muss Ihnen auch sagen: Es ist auch etwas anders als früher. Die Banken suchen auf einmal eher die Nähe des Kantons oder der Politik. Früher hatte man das nicht nötig. Aber ich glaube, die Situation ist nicht lustig, wir müssen



sie ernst nehmen. Deshalb ist es das Beste, wenn Bund und Kantone mit der Branche gemeinsam Lösungen für diesen wichtigen Schweizer Bankenplatz finden können, die uns auch zukunftsfähig machen. Denn unser Land steht unter Druck, das ist so. Und wir stehen meiner Beurteilung nach eigentlich nicht unter Druck, weil wir alles falsch machen, sondern weil die anderen unseren Wirtschaftsteil der Finanzbranche wollen, unsere Arbeitsplätze wollen und auch noch etwas Geld aus der Schweiz wollen. Das ist, glaube ich, der Hauptgrund, weshalb wir unter Druck stehen. Deshalb sind wir gehalten, adäquat zu reagieren, und ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 68 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 273/2012 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zwei Jahren.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **16. Zugang zu Bus und Bahn für Menschen mit eingeschränkter Mobilität**

Interpellation von Philipp Kutter (CVP, Wädenswil), Franco Albanese (CVP, Winterthur) und Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 24. September 2012

KR-Nr. 280/2012, RRB-Nr. 1205/21. November 2012

#### *Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Der Zürcher Kantonsrat beschloss am 14. Mai 2001, dass der Zugang und die Benützung des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit eingeschränkter Mobilität schrittweise verbessert werden soll. Gemäss Behindertenkonzept 2001 des ZVV soll bis 2014 ein behindertengerechtes Verkehrsnetz verwirklicht werden, ein Vollausbau soll bis 2024 abgeschlossen sein. Zudem werden die Informationssysteme sowie die Verkaufsstellen angepasst. Damit sollen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt und der Zugang für mobilitätsbehinderte Personen verbessert werden.

Der barrierefreie Zugang zu Verkehrsträgern des ZVV ist für CVP und EVP als Familienparteien von grossem Interesse. Menschen mit eingeschränkter Mobilität wird der Zugang erleichtert, dazu zählen Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung, ebenso Seniorinnen und Senioren sowie Eltern mit Kleinkindern und Kinderwagen.

Aus subjektiver Erfahrung gehen wir davon aus, dass das Reisen mit einer Behinderung oder mit Kinderwagen trotz der Anstrengungen seitens der ZVV nach wie vor beschwerlich ist. Perrons sind zu wenig hoch, Liftanlagen zu langsam oder defekt, Informationen im Internet und Broschüren zwar vorhanden, aber schwer zugänglich und zu wenig rasch verfügbar.

Diese Eindrücke gilt es zu objektivieren. Wir möchten erfahren, wie der Regierungsrat die Situation beurteilt und welche Möglichkeiten er sieht, um Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, das Reisen zu erleichtern. Vor diesem Hintergrund ersuchen wir den Regierungsrat um Antworten auf folgende Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Stand der Umsetzung des ZVV-Behindertenkonzepts «Mobil plus»?
2. Kann das Ziel eines behindertengerechten Verkehrsnetzes bis 2014 erreicht werden? Wenn ja, wie sieht dieses genau aus?
3. Welches sind die grössten Hindernisse auf dem Weg zu einem vollumfänglich barrierefreien öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich?
4. Welche Anstrengungen unternimmt der Regierungsrat, um heute noch bestehende Hindernisse für Menschen mit einer Behinderung zu beseitigen?
5. Die demografische Entwicklung führt dazu, dass der Anteil an Seniorinnen und Senioren im öffentlichen Verkehr eher zunehmen wird. Manche von ihnen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat daraus?
6. Die neue Generation der S-Bahnen sieht einen stärkeren Anteil an Stehplätzen vor. Wie lässt sich dies mit den Bedürfnissen der Seniorinnen und Senioren vereinbaren?

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

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Darin wird den Anbietern des öffentlichen Verkehrs eine Anpassungsfrist von 20 Jahren für den behindertengerechten Ausbau von Bauten und Anlagen sowie für die Beschaffung von behindertengerechten Fahrzeugen eingeräumt. Gemäss der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) sollen die Massnahmen in den ersten zehn Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes, d. h. bis 2014, auf die Verwirklichung eines Grobnetzes ausgerichtet sein. Das Grobnetz soll insbesondere Haltepunkte umfassen, die wichtige Umsteigemöglichkeiten auf andere öffentliche Verkehrsmittel bieten oder Fahrgastzahlen oder andere Merkmale aufweisen, die auf eine regelmässige Benutzung durch Behinderte schliessen lassen. Ebenfalls bis 2014 sind die Serviceleistungen im Bereich der Informations- und Vertriebssysteme den Bedürfnissen behinderter Menschen anzupassen.

Bereits vor dem Inkrafttreten des BehiG wurde für das Marktgebiet des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) das Konzept «MobilPlus» erarbeitet (2002), wobei der damalige Entwurf des BehiG berücksichtigt wurde. Bei «MobilPlus» bilden die Infrastruktur, die Fahrzeuge und die Serviceleistungen die drei Säulen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für Personen mit einer Behinderung. Darauf aufbauend entstand 2004 eine Grobnetzplanung, die die Anpassungen am Verkehrsnetz bis 2014 konkretisierte. Sie umfasst die Anpassung von rund 40 wichtigen Bahnhöfen sowie 44 Tramhaltestellen bis 2014, damit Personen mit einer Behinderung verschiedene durchgängige Reiseketten zur Verfügung gestellt werden können. Gestützt auf dieses Konzept bewilligte der Kantonsrat im Oktober 2007 einen Rahmenkredit über 32 Mio. Franken (Vorlage 4379).

Zu Fragen 1 und 2:

Infrastruktur:

Der Umbau der S-Bahn-Haltestellen, die in der Zuständigkeit des ZVV liegen (Sihltal Zürich Uetliberg Bahn [SZU], Forchbahn, teilweise Bremgarten-Dietikon-Bahn [BDWM] sowie Südostbahn [SOB]), verläuft weitgehend plangemäss. Nur bei einzelnen komplexen Haltestellenumbauten wird der Zielhorizont 2014 voraussichtlich nicht ausreichen.

Für die Bahnhöfe der SBB sind der Bund und die SBB zuständig. Rund 60% der SBB-Bahnhöfe sind bereits heute weitgehend behindertengerecht, wie z. B. die zentralen grossen und aufkommensstarken Bahnhöfe Zürich Hauptbahnhof, Stadelhofen, Oerlikon oder Winterthur. Bei sechs weiteren wichtigen SBB-Bahnhöfen im Kanton Zürich (Uster, Wetzikon, Dübendorf, Schwerzenbach, Dietikon, Bülach) war der Umbau trotz mehrmaliger Einflussnahme des Kantons Zürich infolge fehlender finanzieller Mittel des Bundes lange Zeit blockiert (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 336/2009; betreffend Dringende Umsetzung barrierefreier Bahnhöfe auf dem S-Bahnnetz). Nun sollen diese Umbauten angegangen werden. Die Fertigstellung wird jedoch teilweise erst nach 2014 erfolgen.

Die Anpassungen bei der Tramhaltestelleninfrastruktur schreiten gut voran. Knapp 100 Tram- und Stadtbahnhaltestellen in der Stadt Zürich und im Glattal sind bereits mit hohen Haltekanten ausgestattet, die bei niederflurigen Fahrzeugen den ebenerdigen Zugang ermöglichen. Wegen der teilweise komplexen Abstimmung mit weiteren Bauvorhaben zeichnet sich aber ab, dass sich die Anpassung von etwa zehn der eingangs erwähnten 44 wichtigen Tramhaltestellen über das Jahr 2014 hinaus verzögert.

Die Bushaltestellen liegen nur auf den Staatsstrassen im Kompetenzbereich des Kantons. Zurzeit wird ein Rahmenkredit für den vorzeitigen Umbau wichtiger Bushaltestellen vorbereitet. Überdies wird bei Arbeiten an Bushaltestellen im Rahmen anderer Projekte (z. B. Strassensanierung, Werkleitungsbau usw.) eine behindertengerechte Lösung umgesetzt, sofern dies technisch möglich ist.

Fahrzeuge:

Die Beschaffung von niederflurigen Fahrzeugen ist sehr weit fortgeschritten. Die Busflotte besteht bereits heute bis auf wenige Ausnahmen bei den Trolleybussen und den Kleinbussen aus niederflurigen Fahrzeugen. Die letzten hochflurigen Trolleybusse in der Stadt Zürich werden 2013 ausgemustert.

Bei den Trams ist wegen der rund 40-jährigen Nutzungsdauer ein vollständiger Ersatz durch niederfluriges Rollmaterial bis 2014 nicht vorgesehen. Das Konzept «MobilPlus» hat für 2014 als Zielwert angegeben, dass bei einem Taktintervall bis 15 Minuten jeder zweite Kurs, bei einem Taktintervall über 15 Minuten jeder Kurs niederflurig oder mit Niederfluranteil verkehren soll. Dieser Zielwert wird bereits

heute erreicht und teilweise übertroffen. Davon ausgenommen sind drei Linien, deren Streckenführung aber weitgehend durch andere Tramlinien und das Busangebot abgedeckt werden, sodass schon heute nahezu alle Tramhaltestellen mit niederflurigen Fahrzeugen bedient werden. Die verbleibenden hochflurigen Trams werden schrittweise ersetzt.

Die SBB haben im Rahmen der Neubeschaffungen insgesamt 111 niederflurige Kompositionen in Auftrag gegeben, wobei rund 74 Kompositionen bereits im Einsatz stehen. Ausserdem rüsten die SBB gegenwärtig die 113 Doppelstockzüge der ersten Generation mit einem niederflurigen Zwischenwagen aus. Ende 2012 wird rund ein Drittel dieser Wagen abgeliefert sein. Bis 2014 werden etwa zwei Drittel der S-Bahn-Flotte der SBB niederflurig sein, bis Ende 2016 ist die vollständige Niederflurigkeit der S-Bahn-Flotte vorgesehen (mit Ausnahme der Verstärkungszüge). Bei den übrigen S-Bahnen (SZU, Forchbahn, BDWM, SOB) im Kanton Zürich ist davon auszugehen, dass mit Ausnahme von Zusatzzügen der Forchbahn bereits 2014 ausschliesslich niederfluriges Rollmaterial eingesetzt wird.

Serviceleistungen:

Die Dienstleistungen in den Bereichen Information und Vertrieb werden, wo immer möglich, laufend dem neuesten Stand angepasst. Die Informationen zum barrierefreien Reisen werden den Kundinnen und Kunden im Internet und in einer umfassenden Broschüre zur Verfügung gestellt. Niederflur-Netzpläne zeigen auf, welche Haltestellen in der Stadt Zürich und bei der Zürcher S-Bahn behindertengerecht ausgebaut sind. Auf den elektronischen und insbesondere mobilen Kommunikationskanälen finden sich spezifische Informationen. So zeigen der elektronische Fahrplan und auch die ZVV-Applikation für Smartphones an, welche Trams und Busse niederflurig verkehren. Diese Angaben finden sich auch auf den Abfahrtsanzeigern an wichtigen Tram- und Bushaltestellen. Weitere Verbesserungen und zusätzliche Dienste werden laufend geplant und entwickelt. Bis Ende 2012 wird auch die Auslieferung der neuen ZVV-Ticketautomaten abgeschlossen sein, bei deren Entwicklung die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen miteinbezogen wurden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Umsetzung eines behindertengerechten Grobnetzes im ZVV bereits weit fortgeschritten ist. Einzelne Massnahmen werden erst nach dem Stichtermin von 2014 fertiggestellt werden können, was grösstenteils auf die feh-

lende Bundesfinanzierung oder auf langwierige Planungsarbeiten zurückzuführen ist.

Zu Frage 3:

Die grössten Hindernisse auf dem Weg zu einem vollumfänglich behindertengerechten öffentlichen Verkehr dürften bei einzelnen Haltestellen liegen. Dies gilt insbesondere für Haltestellen, die aus topologischen Gründen nicht behindertengerecht ausgebaut werden können (mangelnde Platzverhältnisse) oder bei eher schwach frequentierten Haltestellen, bei denen aufwendige Anpassungen zu einem grossen Missverhältnis mit der tatsächlichen Nutzung führen würden. In solchen Fällen muss das weitere Vorgehen noch festgelegt werden. Nicht beeinflussbar ist die behindertengerechte Anpassung von SBB-Bahnhöfen, weil sie nicht im Kompetenzbereich des Kantons Zürich liegt.

Zu Frage 4:

Die laufenden Haltestellenausbauten werden zusammen mit den Projektpartnern vorangetrieben und die notwendigen Beiträge aus dem Rahmenkredit ausgerichtet.

Gegenwärtig laufen zudem umfassende Planungsarbeiten für den Zeitraum 2014 bis 2024. Bei Strassensanierungen oder Strassenumbauten werden Fussgängerquerungen und Bushaltestellen standardmässig behindertengerecht erstellt.

Zu Frage 5:

Planung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen schon seit Jahren den Einfluss der demografischen Entwicklung. Entsprechende Erwägungen finden sich bereits in den Strategieberichten des ZVV für die Fahrplanjahre 2011–2014 und 2012–2016, die jeweils die Grundlage für die Beschlüsse des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr bilden. Diese wurden 2009 bzw. 2011 beschlossen (Vorlagen 4531a und 4718a). Ältere Personen ziehen schon jetzt grossen Nutzen aus den eingeleiteten Massnahmen wie den niederflurigen Fahrzeugen und den umgebauten Haltestellen. Sie werden auch von den weiteren geplanten Massnahmen profitieren. Darüber hinaus hat der ZVV insbesondere die bedürfnisgerechte Kommunikation und Information als Handlungsfeld von besonderer Bedeutung für ältere Personen erkannt. Erste Massnahmen wie ein

Merkblatt für Benutzerinnen und Benutzer von Rollatoren wurden bereits umgesetzt.

Zu Frage 6:

Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial gilt es, ein Optimum zu finden zwischen den Anforderungen der Allgemeinheit (hohe Transportkapazität und kurze Fahrgastwechselzeiten während der Hauptverkehrszeiten) und den spezifischen Bedürfnissen von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. Die neuen Fahrzeuge tragen diesen Anforderungen Rechnung und gewähren durch die grösseren Multifunktionsflächen auch Vorteile für ältere Personen (z. B. Stellplätze für Rollatoren, mehr Platz für Rollstuhlfahrende). Es stehen aber auch in den neuen Fahrzeugen der S-Bahn weiterhin Sitzplätze zur Verfügung.

*Philipp Kutter (CVP, Wädenswil):* Uns von der CVP ist es ein Anliegen, dass auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zum öffentlichen Verkehr haben, deshalb haben wir diese Interpellation eingereicht. Vorab eine Bemerkung: Für uns zählen zu den Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung auch Seniorinnen und Senioren, aber auch Eltern mit Kleinkindern oder mit Kinderwagen, es ist also ein Generationen-Thema und es ist ein Familien-Thema. Aufgrund von verschiedenen Meldungen haben wir den Eindruck erhalten, dass das Reisen mit einer Behinderung oder mit Kinderwagen trotz Anstrengungen des ZVV nach wie vor beschwerlich ist. Perrons sind zu wenig hoch, Lifтанlagen sind langsam oder defekt. Wir wollten erfahren, wie der Regierungsrat die Situation beurteilt und welche Möglichkeiten er sieht, diesen Menschen das Reisen weiter zu erleichtern.

Ich danke bestens für die Antwort und entnehme den Ausführungen gerne, dass die Regierung den Anliegen, so gut es geht, Rechnung trägt und Rechnung tragen wird. Die konzeptionellen Überlegungen sind nachvollziehbar. Man hat auch den Eindruck, dass ernsthaft an Verbesserungen gearbeitet wird. Das zeigt im Übrigen auch die aktuelle ZVV-Strategie 2016 bis 2019, die mit einem eigenen Kapitel der Behindertengerechtigkeit nachgeht.

So weit, so gut, könne man sagen, wenn da nur nicht die SBB wären. Es mag mir nicht so recht einleuchten, dass ausgerechnet beim grössten Mitspieler im ZVV irgendwo die Schraube klemmt. Mehrmals weist der Regierungsrat darauf hin, dass die SBB bei den Umbauten in Verzug seien, dass sie blockiert gewesen seien. Und das betrifft

nicht etwa einige periphere Stationen, sondern immerhin die wichtigen Bahnhöfe Uster, Wetzikon, Schwerzenbach, Dietikon und Bülach. Etwas erstaunlich ist der Satz in der Antwort zur Frage 3, wo der Regierungsrat schreibt: «Nicht beeinflussbar ist die behindertengerechte Anpassung von SBB-Bahnhöfen. Ist das wirklich so? Ich wünsche mir da etwas mehr Mut und etwas mehr Haare auf den Zähnen. All die guten Massnahmen, das Niederflur-Rollmaterial, die guten Informationsbroschüren, die elektronischen Hilfsmittel et cetera, sie sind nur halb so viel wert, wenn man dann in Uster oder in Wetzikon nicht umsteigen kann.

Ich bitte und ermuntere den Volkswirtschaftsdirektor, in Bern dranzubleiben, und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

## **Verschiedenes**

### ***Rücktritt als Mitglied des Obergerichts von Rainer Klopfer***

*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben:* «1989 hatte mich der Kantonsrat zum Mitglied des Obergerichts gewählt. Ich arbeitete zunächst auf der I. Strafkammer, später auf der I. Zivilkammer. Daneben wirkte ich bei der Anwaltsprüfungskommission und bei der Aufsichtskommission über die Anwältinnen und Anwälte mit, war Mitglied der Verwaltungskommission, wurde erster Vizepräsident und dann Obergerichtspräsident von 2004 bis 2008. Insbesondere in jener Präsidentschaftszeit, aber auch als Mitglied des Verfassungsrates hatte ich viel Kontakt mit der Politik, vor allem mit dem Kantonsrat, aber auch mit der Regierung. Ich habe diese Kontakte stets geschätzt und bin immer auf Verständnis für die Anliegen der Gerichte, die ich dabei vertreten durfte, gestossen.

Für diese geschätzte Zusammenarbeit und das Vertrauen, das Sie mir immer wieder durch die Wahl bewiesen haben, danke ich Ihnen herzlich. Die letzten vier Jahre durfte ich nun die I. Zivilkammer präsidiere-



ren. Nach Ablauf dieser Amtszeit rufen nun neue Herausforderungen. Ich erkläre daher den Rücktritt als Mitglied des Obergerichts des Kantons Zürich per Ende Januar 2014. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme und die weitere Veranlassung.

Mit vorzüglicher Hochachtung, Doktor Rainer Klopfer.»

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Obergerichter Doktor Rainer Klopfer ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Gesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per 31. Januar 2014 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

***Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt von Peter Stutz, Embrach***

*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben:* «Hiermit erkläre ich meinen Rücktritt aus der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt auf den 28. Oktober 2013 oder auf den Zeitpunkt der Regelung meiner Nachfolge.

Ich möchte mich an dieser Stelle für die interessanten und gut geführten Sitzungen bedanken. Leider ist der zeitliche Aufwand der Kommissionsarbeit mit meiner beruflichen Situation nicht mehr vereinbar.

Mit bestem Dank für Ihre Kenntnisnahme, Peter Stutz.»

***Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur von Mattea Meyer, Winterthur***

*Ratssekretärin Barbara Bussmann verliest das Rücktrittsschreiben:* «Hiermit erkläre ich meinen Rücktritt aus der Kommission für Bildung und Kultur auf den 4. November 2013 oder auf den Zeitpunkt der Regelung meiner Nachfolge.

Ich möchte mich beim Kommissionspräsidenten und den Mitgliedern der Kommission für die interessante Kommissionsarbeit bedanken.

Mit freundlichen Grüßen, Mattea Meyer.»

*Ratspräsident Bruno Walliser:* Wir nehmen von den zwei Rücktritten Kenntnis. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

– **Gummischrotverbot**

Motion *Alma Redzic (Grüne, Zürich)*

– **Sonderprüfung der Oberjugendanwaltschaft durch die Finanzkontrolle**

Dringliches Postulat *Regine Sauter (FDP, Zürich)*

– **Grenzwertüberschreitung beim Ozon**

Postulat *Andreas Wolf (Grüne, Dietikon)*

– **Verzögerung Auflageprojekt Autobahnzubringer Ottenbach-Obfelden**

Anfrage *Oliver Hofmann (FDP, Hausen a. A.)*

– **Familiennachzug in den Sozialstaat**

Anfrage *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 21. Oktober 2013

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 4. November 2013.