


27. Sitzung, Montag, 21. November 2011, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 1713*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 1713*

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

 für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Oskar
 Denzler, Winterthur..... *Seite 1714*
**3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung
 und Bau**

 für den aus dem Kantonsrat zurücktretenden Thomas
 Hardegger
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. *241/2011*..... *Seite 1715*
4. Wahl eines Mitglieds der PUK BVK

 Für den aus der Kommission ausgetretenen Thomas
 Maier
 (Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
 KR-Nr. *316/2011*..... *Seite 1716*
5. Sanierungsprogramm statt Steuererhöhungen

 Dringliches Postulat von Beatrix Eigenmann (FDP,
 Meilen), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Thomas
 Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 26. September
 2011
 KR-Nr. *268/2011*, RRB-Nr. 1313/2. November 2011
 (Stellungnahme) *Seite 1716*

6. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2012 bis 2014

Bericht des Regierungsrates vom 28. September 2011 und gleichlautender Antrag der KPB vom 1. November 2011 **4840** Seite 1730

7. Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels

Antrag der KEVU vom 13. September 2011 zur parlamentarischen Initiative von Martin Farner
KR-Nr. 125a/2010..... Seite 1751

8. Bewilligung von Beiträgen an die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing für 2012 bis 2015

Antrag des Regierungsrates vom 24. August 2011 und gleichlautender Antrag der WAK vom 25. Oktober 2011 **4822**..... Seite 1760

Verschiedenes

- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt aus der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit von Andreas Geistlich, FDP, Schlieren* Seite 1778
 - *Rücktritt aus der Justizkommission von Leila Feit, FDP, Zürich*..... Seite 1778
 - *Rücktritt aus dem Kantonsrat von Thomas Hardegger, SP, Rümlang*..... Seite 1778
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 1780

Geschäftsordnung

Ratspräsident Jürg Trachsel: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Das ist nicht der Fall, aber ich wünsche es noch schnell: Ich möchte Ihnen mitteilen, dass die Geschäftsleitung am letzten Donnerstag festgehalten hat, dass Traktandum 10 der heutigen Traktandenliste – das ist Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Der Kunde ist König» (*Vorlage 4770*) –, zu deren Beratung wir Vertreter des Initiativkomitees eingeladen haben, heute abgesetzt wird wegen wahrscheinlicher Nichtbehandlung heute Morgen. Es wird neu

am 16. Januar 2012 tranktandiert werden. Sonst fahren wir fort wie vorgesehen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. [221/2011](#), Reorganisation im Zivilschutzwesen / Materialbeschaffung
Kurt Weber (FDP, Ottenbach)
- KR-Nr. [223/2011](#), Weiterer Ausbau der Thurauen
Martin Farner (FDP, Oberstammheim)
- KR-Nr. [224/2011](#), Winterdienst
Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)
- KR-Nr. [232/2011](#), Lehrmittelbeschaffung im Kanton Zürich
Eva Gutmann (GLP, Zürich)
- KR-Nr. [234/2011](#), Optimierung des Kraftwerkes Rheinau: Mehr Wasser in der Flusssschlaufe, aufgewertete Flusslandschaft, dauernd Wasser im Chly Rhy, erhöhte Stromproduktion
Françoise Okopnik (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. [236/2011](#), Wildwuchs beim Valet Parking rund um den Flughafen Zürich
Ruedi Lais (SP, Wallisellen)

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 24. Sitzung vom 31. Oktober 2011, 14.30 Uhr
- Protokoll der 26. Sitzung vom 14. November 2011, 8.15 Uhr

2. Eintritt eines neuen Mitglieds des Kantonsrates

für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Oskar Denzler, Winterthur

Ratspräsident Jürg Trachsel: Wir dürfen für den aus dem Kantonsrat zurückgetretenen Oskar Denzler ein neues Ratsmitglied begrüßen. Die Direktion der Justiz und des Innern hat uns folgende Verfügung zukommen lassen.

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest die Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern vom 4. November 2011: «Ersatzwahl eines Mitglieds des Kantonsrates im Wahlkreis XIV, Stadt Winterthur.

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

Als Mitglied des Kantonsrates im Wahlkreis XIV, Stadt Winterthur, wird für den zurückgetretenen Oskar Denzler (Liste FDP. Die Liberalen) als gewählt erklärt:

Dieter Kläy, wohnhaft in Winterthur.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich bitte, den Gewählten eintreten zu lassen.

Dieter Kläy, die Direktion der Justiz und des Innern hat Sie als Mitglied 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 Brigitta Johner 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 Jürg Trachsel: Dieter Kläy, Sie leisten das Amtsgelübde, indem Sie mir die Worte nachsprechen «Ich gelobe es».

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Ich gelobe es.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ich danke Ihnen und heisse Sie erneut herzlich willkommen. Sie können Ihren Platz im Ratssaal einnehmen. Sie können wieder Platz nehmen, die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Planung und Bau
für den aus dem Kantonsrat zurücktretenden Thomas Hardegger
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)
KR-Nr. [241/2011](#)

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Sabine Sieber Hirschi, SP, Sternenber.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Vorgeschlagen wird Sabine Sieber Hirschi, Sternenber. 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 Sabine Sieber Hirschi als Mitglied der Kommission für Planung und Bau für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der PUK BVK

für den aus der Kommission ausgetretenen Thomas Maier

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [316/2011](#)

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die Interfraktionelle Konferenz schlägt Ihnen zur Wahl vor:

Rahel Walti, GLP, Thalwil.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Vorgeschlagen wird Rahel Walti, Thalwil. 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 Paragraph 43 litera a des Geschäftsreglements Rahel Walti als Mitglied der PUK BVK (*Parlamentarische Untersuchungskommission Versicherungskasse für das Staatspersonal*) für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Sanierungsprogramm statt Steuererhöhungen

Dringliches Postulat von Beatrix Frey (FDP, Meilen), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 26. September 2011

KR-Nr. [268/2011](#), RRB-Nr. 1313/2. November 2011 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, für den KEF 2012–2015 eine Variante zu entwickeln, welche den mittelfristigen Haushaltsausgleich ohne Erhöhungen des Staatssteuerfusses gewährleistet.

Begründung:

Ein Loch in der Kasse kann auf zwei Arten gestopft werden: entweder mittels Aufwandreduktion oder mittels Ertragssteigerung. Letzteres ist unseres Erachtens erst dann zulässig, wenn die Sparbemühungen ausgeschöpft sind. Die vom Regierungsrat mit der Vorlage 4834 beantragte Erhöhung des Staatssteuerfusses trifft die Menschen und Unternehmen im Kanton Zürich im denkbar ungünstigsten Zeitpunkt: Die globale Schuldenkrise, der harte Franken und die unsicheren Konjunkturaussichten belasten die Unternehmen stark. Die Menschen sind zunehmend verunsichert und sorgen sich um ihren Arbeitsplatz.

Regierung und Parlament sind es der Bevölkerung und den Unternehmen unter diesen Umständen schuldig, sämtliche Möglichkeiten zur Aufwandreduktion im Staatshaushalt auszuschöpfen und den gesetzlich geforderten mittelfristigen Haushaltsausgleich (Ausgabenbremse) ohne Steuererhöhungen anzustreben. Dies gilt umso mehr, als die von Regierung und Parlament beantragten Steuerentlastungen (Steuerpaket) nach dem negativen Ausgang der Volksabstimmung im Mai 2011 nicht umgesetzt werden können und die prognostizierte Ertragssituation – zwar lediglich kurzfristig, aber immerhin – entsprechend günstiger ausfällt.

Ebenfalls ist – gerade angesichts der aktuellen Zinssituation – zu prüfen, ob mittel- und längerfristig die Deckung des Fehlbetrages über die Aufnahme von Fremdkapital, d. h. durch Erhöhung der Verschuldung, eine für den Kanton zumindest vertretbare Variante sein könnte.

Eine solche Variantenplanung ist im Übrigen schon deshalb ein Gebot der Stunde, weil keineswegs mit Sicherheit feststeht, dass die beantragte Änderung des CRG im Zusammenhang mit der Einmaleinlage in die BVK (Nichtanrechnung der Verrechnung des Golderlöses bei der Ermittlung des mittelfristigen Haushaltsausgleiches) im Parlament oder beim Stimmvolk (im Falle eines Referendums) eine Mehrheit erhält. Im Falle einer Ablehnung würde der mittelfristige Ausgleich um jährlich rund 400 Mio. Franken verfehlt.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 3. Oktober 2011 für dringlich erklärt.

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

Der Regierungsrat legt grossen Wert auf einen gesunden Staatshaushalt. Bei Verbesserungen desselben stehen Aufwandsenkungen und nicht Steuererhöhungen im Vordergrund. Daher hat der Regierungsrat mit dem Sanierungsprogramm San10 die Erfolgsrechnung in den Jahren 2012–2014 um jährlich rund 400 Mio. Franken verbessert (RRB Nr. 1240/2010) und den Haushalt 2012 vor Verabschiedung des Budgetentwurfs zusätzlich um rund 150 Mio. Franken entlastet. Auch der Regierungsrat schlägt – wie im Postulat vorgeschlagen – zur teilweisen Finanzierung der BVK-Sanierung eine Erhöhung der Verschuldung um 1,6 Mrd. Franken vor. Zu diesem Zweck wird er dem Kantonsrat eine Regelung beantragen, wonach Sanierungsbeiträge in der Höhe des Anteils des Kantons Zürich an der einmaligen Ausschüttung des Golderlöses der Schweizerischen Nationalbank (SNB) im Jahr 2005 nicht in den mittelfristigen Haushaltsausgleich eingerechnet werden. Der Golderlös ist bisher nicht zur Finanzierung von Ausgaben beansprucht worden.

Die Entwicklung von 2011 auf 2012 zeigt, dass die Übernahme der Finanzierung der Spitalversorgung durch den Kanton (Modell 100/0, 255 Mio. Franken), Änderungen des Krankenversicherungsgesetzes (82 Mio. Franken), die voraussichtlich wegfallende SNB-Gewinnausschüttung (289 Mio. Franken), die Steuerausfälle wegen des Ausgleichs der kalten Progression (205 Mio. Franken) und der neue kantonale Finanzausgleich (130 Mio. Franken) eine Mehrbelastung von rund 1 Mrd. Franken verursachen. Dies führt zusammen mit der weiteren Entwicklung in den Folgejahren bis 2015 dazu, dass sich die Defizite in den Jahren 2012–2015 ohne Steuererhöhung – trotz Sanierungsmassnahmen und trotz der Erhöhung der Verschuldung – auf rund 2 Mrd. Franken kumulieren würden (statt wie beantragt auf 238 Mio. Franken) und die Verschuldung deutlich stärker als um 1,6 Mrd. Franken zunehmen würde. Eine solche finanzpolitische Entwicklung ist nicht verantwortbar. Dies gilt umso mehr, wenn in Betracht gezogen wird, dass in den kommenden Jahren hohe Investitionsausgaben im Gesundheits- und Bildungswesen auf den Kanton zukommen und sich wegen der stark wachsenden Wohnbevölkerung allgemein Mehrausgaben ergeben werden.

Ein Teil der zusätzlichen finanziellen Belastung soll deshalb durch eine Steuerfusserhöhung finanziert werden. Sie kommt für den Kan-

tonsrat nicht überraschend, nachdem der Regierungsrat mit dem Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz (Vorlage 4763) bekannt gegeben hat, dass er die Mehrbelastung des Kantons aus der Übernahme der Finanzierung der Spitalversorgung (von den Gemeinden, Modell 100/0) mit einer Steuerfusserhöhung kompensieren will. Die beantragte Erhöhung des Steuerfusses um 7% ist durch diese Kostenverschiebung wegen der neuen Spital- und Pflegefinanzierung (5%) und der BVK-Sanierung (2%) begründet. Sie wird aus Sicht der natürlichen Personen weitgehend kompensiert durch die Entlastung von umgerechnet über vier Steuerfussprozenten wegen des Ausgleichs der kalten Progression ab 2012 sowie durch die bereits beantragten und die noch zu erwartenden Steuerfussenkungen der Gemeinden wegen ihrer Entlastung bei der Spitalfinanzierung und beim neuen kantonalen Finanzausgleich. Die Verschlechterungen zufolge des voraussichtlichen Ausfalls der im Budget ursprünglich eingeplanten SNB-Ausschüttung, der zusätzlichen Belastung durch den innerkantonalen Finanzausgleich und der KVG-Revision im Umfang von 706 Mio. Franken müssen im Budgetvollzug umgesetzt werden.

Der Regierungsrat hat in der näheren Vergangenheit regelmässig einschneidende Sanierungsprogramme durchgeführt. Erinnerung sei an San04 (erreichtes Sanierungsvolumen von mehr als 1,2 Mrd. Franken über die Jahre 2004–2007), MH06 (erreichte Entlastung von 540 Mio. Franken über die Jahre 2006–2009), E08 (Entlastung von rund 500 Mio. Franken über die Jahre 2007–2010) und San10 (Entlastung von rund 1,4 Mrd. Franken über die Jahre 2011–2014). Daher ist der Spielraum für weitere Sanierungsmassnahmen stark eingeschränkt. Neue Sanierungsmassnahmen erfordern zudem in den meisten Fällen die Änderung gesetzlicher Grundlagen. Diese brauchen Zeit und kämen für das Budget 2012 ohnehin zu spät.

Der Konsolidierte Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) ist ein Planungsinstrument des Regierungsrates. Er hat den KEF 2012–2015 am 14. September 2011 festgelegt und dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme weitergeleitet. Nun kann der Kantonsrat zum KEF Erklärungen beschliessen und so seine politischen Prioritäten setzen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 268/2011 nicht zu überweisen.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Rat hat das Postulat am 3. Oktober 2011 für dringlich erklärt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantons-

rat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Gemäss Paragraf 24 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Beatrix Frey (FDP, Meilen): Der Regierungsrat lehnt unser Ersuchen, für den KEF 2012 bis 2015 (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) eine Variante zu entwickeln, welche den mittelfristigen Haushaltsausgleich ohne Erhöhung des Staatssteuerfusses gewährleistet, aus folgenden Gründen ab: Erstens sei die Mehrbelastung ausgewiesen und angekündigt. Zweitens werde die geplante Steuererhöhung für die natürlichen Personen durch den Ausgleich der kalten Progression und Steuersenkungen der Gemeinden weitgehend kompensiert. Drittens habe der Regierungsrat in den vergangenen Jahren so viel gespart, dass die Zitrone ausgepresst sei. Und viertens sei es am Kantonsrat, mittels KEF-Erklärungen aufzuzeigen, wo er denn sparen möchte.

Zum ersten Punkt: Es ist in der Tat unbestritten, dass der Kanton mit der Übernahme der Spitalfinanzierung eine finanzielle Mehrbelastung übernimmt. Es ist auch klar, dass die BVK ein Sanierungsfall ist und der Kanton als Arbeitgeber und Aufsichtsorgan nicht darum herumkommen wird, einen Sanierungsbeitrag zu leisten. Da diese Mehrbelastung den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern aber keinerlei Zusatznutzen bringt, ist es unseres Erachtens nicht nur legitim, sondern eine Pflicht, zu prüfen, welche Alternativen es zur Steuerfusserhöhung gibt.

Zum zweiten Punkt: Mittlerweile ist klar, dass mehr als die Hälfte der Zürcher Gemeinden, darunter die Städte Zürich und Winterthur, im nächsten Jahr ihre Steuern nicht senken können. Und 10 Prozent der Gemeinden müssen den Steuerfuss sogar anheben. Es stimmt daher sicher nicht, dass die Steuerfusserhöhung für eine Mehrheit der natürlichen Personen weitgehend kompensiert wird. Und es stimmt schon gar nicht dort, wo die Steuersensibilität und -belastung am grössten ist, nämlich bei den Unternehmen und den Steuerzahlern in der höchsten Progressionsstufe.

Zum dritten Punkt: Wir anerkennen die Bemühungen der Regierung, das Ausgabenwachstum zu bremsen. Als Finanzvorsteherin einer Gemeinde habe ich auch ein gewisses Verständnis dafür, dass die Regierung die regelmässigen Budget- und Spardiskussionen mühsam findet. Schliesslich will man seine Aufgaben erfüllen und politischen Ziele

erreichen. Aber wir sind nicht nur gewählt worden, um politisch etwas zu bewegen, sondern auch mit dem Auftrag, mit öffentlichen Mitteln haushälterisch umzugehen. Und seien wir ehrlich, der Kanton Zürich hat zwar den Ruf, professionelle und qualitativ gute Arbeit zu leisten, für besonders schlanke Lösungen ist er hingegen nicht bekannt. Deshalb ist es nicht mehr als recht, dass wir uns auch alle Jahre wieder die Frage stellen: Tun wir das Richtige und tun wir es effizient?

Beim vierten Punkt gebe ich der Regierung recht: Diese Frage muss sich nicht nur die Exekutive stellen, sondern auch das Parlament. Unser Rat wird Farbe bekennen müssen, wo er seine politischen Prioritäten setzen will, um die unvermeidlichen Mehrbelastungen anders als mit der Steuererhöhung kompensieren zu können.

Die Fraktion der FDP will und wird sich dieser Verantwortung im Rahmen der Budget- und KEF-Debatte stellen. Denn in dieser Frage halten wir es mit Montesquieu, der schon vor Hunderten von Jahren erkannt hat: «Der Hauptpunkt einer guten Verwaltung ist leicht zu erfassen. Er besteht darin, die Ausgaben den Einnahmen anzupassen.»

In diesem Sinne bitten wir Sie, das dringliche Postulat zu überweisen. Danke.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Eigentlich sollte es hier drin jedem bewusst sein, aber ich möchte es einfach zur Erinnerung doch noch erwähnen: Was wir hier drin in diesem Rat beschliessen, hat Konsequenzen. Es hat Konsequenzen, wenn wir ein Finanzausgleichsgesetz beschliessen. Es hat auch Konsequenzen, wenn wir ein Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz beschliessen und die Mehrheit des Rates dann auch noch gerade ein Steuerprozent den Privatspitälern hinterherwerfen will. Und einen Teil der Konsequenzen, zumindest die finanziellen, sieht man halt im Budget. In Anbetracht dieses Postulates bin ich dann halt doch etwas über den grassierenden Gedächtnisverlust erstaunt. Und ich muss sagen: Es ist auch schon fast eine besorgniserregende Volkskrankheit, wie man dann wieder ausblendet, was man eigentlich gemacht hat und was da auf einen zukommt, und auf jeden Fall, wie man im Augenblick, in dem man die Sachen beschlossen hat, offensichtlich nicht sonderlich an die Zukunft gedacht hat. Wenn man Gesetze beschliesst, die eine Leistungsverschiebung Richtung Kanton bedeutet, dann muss man sich nicht wundern, wenn es einen höheren Mittelbedarf gibt. Man muss sich auch nicht wundern, wenn man Systemänderungen macht, dass gewisse Gemeinden –

das ist unglücklich— mehr oder weniger belastet werden. Aber das war ein Teil des Systemwechsels und das wussten wir hier drin. Man kann das gut oder schlecht finden, das konnte man dazumal, aber jetzt ist es einfach etwas spät.

Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass der Regierungsrat aufgrund seiner gesetzlichen Verpflichtungen, die wir hier drin erlassen haben, dann ein Budget macht. Und wenn er dann halt diese Mehrausgaben mit Mehreinnahmen generieren will, ist das eigentlich nur konsequent. Dass man sich dann daran stört, ist ein teilweise etwas sonderbares finanzpolitisches Verständnis. Nichtsdestotrotz, wenn man sich halt wirklich so daran stört, dass man nicht damit leben kann, dann kann man immer noch während der Budgetzeit Anträge stellen oder man hätte es tun können. Aber das wäre dann die Aufgabe des Parlaments und nicht des Regierungsrates. Und wenn man im Budgetprozess Anträge stellt, möchte ich einfach erwähnen: Damit meine ich dann also nicht globale Kürzungsanträge. Die sind übrigens einfach eine Budgetschönung und ändern gar nichts an den realen Tatsachen, die wir im Kanton haben. Sie zeigen eigentlich nur auf, dass die Bürgerlichen eben auch nicht mehr wissen, wo man sparen kann im Kanton. Und es zeigt, dass sie einfach nicht das Rückgrat besitzen, dies einzugestehen. Denn wie der Regierungsrat erwähnt hat: Die Sanierungszitrone ist im Kanton Zürich ausgepresst. Wir gehen von Sanierungspaket zu Sanierungspaket. Wir hatten San04, den Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006, das Entlastungsprogramm 08 und das Sanierungsprogramm 2010, das geht ja von einem ins andere. Und ich frage mich schon, wo Sie denn bitte den nächsten Kahlschlag ansetzen wollen. Die Verwaltung ist ja heute schon unterdotiert. 2009 wurden über 40'000 Stunden Überzeit nicht kompensiert. Die Klassen sind heute schon zu gross. Die Belastung des Pflegepersonals ist auch schon riesig und die Kantonspolizei ist übrigens auch nicht überdotiert. Und wenn Sie auf die Idee kämen, man könnte die Investitionen auf die lange Bank schieben, dann wird uns das in Zukunft mal sehr teuer zu stehen kommen.

Anstatt nach Sanierungsprogrammen zu schreien wegen der von uns beschlossenen Mehrbelastungen, sollten Sie vielleicht in Zukunft eher ins Gedächtnistraining gehen oder schauen, was das für die Zukunft bedeutet, wenn Sie etwas beschliessen. Die SP erinnert sich nach wie vor gut daran, was wir in diesem Rat gemacht haben, und weiss, dass wir diesem Kanton und seiner Bevölkerung schon zu viele Sanie-

rungsprogramme aufgebürdet haben. Entsprechend werden wir das Postulat ablehnen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Es wird Sie nicht erstaunen, dass die SVP-Fraktion dem vorliegenden Postulat mit Freude zustimmen wird, auch wenn das Postulat eher für die Galerie gedacht ist, die zwar heute Morgen gähmend leer ist (*Heiterkeit*). Tatsächlich ist es so, dass schlussendlich das Parlament das Budget festlegt und das Parlament auch den Steuerfuss festlegt. Über die Wirkung der KEF-Erklärungen kann man sich unterhalten, das wissen wir ja. Der Hinweis der Regierung diesbezüglich ist ein bisschen zynisch gemeint, nehme ich mal an. Ich bin persönlich erfreut, dass die Dringlichkeit so grosszügig zustande gekommen ist, und freue mich nun auch, wenn die Fraktionen sich mit einem Ja zu diesem Postulat schon einmal vor der Budgetdebatte «commiten», dass sie eben stabile Steuern möchten und dass sie den Kanton, die Regierung und die Verwaltung zu einem Haushalt zwingen, der von Zurückhaltung geprägt ist und nicht die Finanzierung über neue Steuern sucht. Also stimmen Sie diesem Postulat zu. Ich denke, es ist eine gute Sache im Hinblick auf die Budgetdebatte. Besten Dank.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Das dringliche Postulat ist die falsche Frage zum falschen Zeitpunkt. Wenn die Postulantin die Staatsausgaben senken will, hat sie mit den KEF-Erklärungen die Möglichkeit, ihre strategische Position zur Finanzsituation einzubringen. Der Kantonsrat hat die Budgethoheit und ist demzufolge auch verpflichtet zu sagen, wo er sparen will. In den KEF-Erklärungen der vergangenen Jahre war da leider eine ziemliche Ratlosigkeit der 180 Steuermänner und Steuerfrauen festzustellen. Das Ergebnis der KEF-Erklärungen ist meist ziemlich mickrig. In den vergangenen Jahren hat in diesem Haus noch keiner gesagt, wo er wirklich bedeutende Einsparungen erzielen möchte, beziehungsweise hat jede und jeder sich davor gescheut, konkrete Staatsaufgaben markant reduzieren zu wollen. Die einzige Idee war jeweils, in den «Reptilienfonds» eine Kürzung einzustellen oder beim Personal zu sparen. Es ist auch ganz klar, warum: Markante Sparmassnahmen würden auch die eigene Wählerschaft treffen. Zum Glück schloss auch die Rechnung meist deutlich positiver als prognostiziert ab. Nach dem Ton in diesem ansonsten durchaus fachkundigen Postulat möchte die FDP der Leuchtturm in der Finanz-

politik sein. Wir warten auf die Weichenstellung der FDP-Fraktion in der Budget- und KEF-Debatte. Die KEF-Debatten der vergangenen Jahre lassen sich so zusammenfassen: Wir wissen nicht, was wir wollen, aber das mit ganzer Kraft (*Heiterkeit*).

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Der Regierungsrat schreibt in seinem Bericht, er habe in den Jahren wiederholt einschneidende Sanierungsprogramme durchgeführt. Und die Programme von San04 bis San10 lesen sich tatsächlich eindrucksvoll. Ich habe auch hohen Respekt vor allen, die sparen müssen. Das ist keine leichte Aufgabe. Doch auf der andern Seite stellen wir fest: Der kantonale Haushalt wächst und wächst. Das lässt sich beispielhaft an der Stellenentwicklung zeigen, bekanntlich einer der grössten Fixkostenblöcke, die wir haben. Eine gute Übersicht darüber, wie sich die Stellen entwickelt haben, bietet eine Tabelle aus einem Postulat aus dem Jahr 2009, die die Entwicklung von 2006 bis 2010 aufzeigt. Daraus geht hervor, dass in den Jahren 2006 bis 2010 mehr als 3100 Stellen geschaffen wurden. Es gibt sicherlich Indikatoren, die ausgeklügelter und differenzierter sind. Aber um eine Dimension aufzuzeigen, eine Richtung, wie sich die Ausgaben des Kantons entwickeln, ist diese Zahl durchaus hilfreich. 3100 Stellen sind 10 Prozent Stellenwachstum in vier Jahren. Sie werden sagen «Wir haben auch ein Bevölkerungswachstum, und das bringt Mehraufwand», aber um solche 10 Prozent ist unser Kanton meines Wissens in den letzten vier Jahren nicht gewachsen. Darum muss ich Ihnen leider sagen: Die Sanierungsprogramme waren gut, aber das genügt nicht.

Vielleicht hat es auch mit der Finanzplanung zu tun, die uns etwas kritisch werden lässt. Vor nicht allzu langer Zeit orteten wir gemeinsam ein strukturelles Defizit und der Regierungsrat schnürte das San10-Paket. Kaum geschnürt, wurde es wieder gelockert, weil die Rechnungsergebnisse gut waren. Und jetzt sollen die Steuern massiv angehoben werden. Das ist nicht wirklich vertrauensfördernd, und Zürich braucht eine vertrauenswürdige Finanzpolitik – und damit verbunden – eine Stabilisierung der Ausgaben. Ich habe auch den Eindruck, dass der unbedingte Sparwille noch nicht ganz in jeder Ecke der Verwaltung angekommen ist. Ein Beispiel dazu aus der Budgetberatung – es geht hier eigentlich nicht ums Thema –, die Fachstelle für Integration: Diese Stelle, die Integrationsfachstelle, steht bei uns bei der CVP auf absolut sicheren Füßen, wir stellen sie nicht infrage. Aber wir verstehen nicht, warum die Regierung hier eine zusätzliche Stelle vorsieht,

wenige Monate, nachdem der Kantonsrat das Integrationsgesetz ver- senkt hat mit Blick auf die allgemeine Finanzlage. Das sind doch zwei gute Gründe, um nicht ausgerechnet jetzt in diesem Bereich den Stellenplan auszuweiten. Darum sind wir der Ansicht, dass der Regierungsrat nochmals einen Anlauf nehmen und die Aufgaben überprüfen muss. Natürlich hat der Regierungsrat recht, wenn er schreibt, dass eine solche Aufgabenüberprüfung wenig Einfluss hat auf das Budget 2012, dessen sind wir uns bewusst. Die Herausforderungen des Kantons Zürich sind aber, wie wir alle wissen, nicht auf das Jahr 2012 beschränkt. Und eine Wirkung auf das Budget 2012 haben Sanierungs- bemühungen durchaus. Wenn wir wissen, dass hier ein neuer Anlauf zu erwarten ist, ist das ein Lichtblick am Horizont, der uns etwas optimistischer in die Budgetberatung einsteigen lässt.

Zum Budget vielleicht noch so viel: Die CVP wird alle Anstrengungen unterstützen, damit sich eine Steuererhöhung verhindern lässt. Wir unterstützen darum auch dieses Postulat. Es bringt uns diesem Ziel ein Stück näher. Vielen Dank.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Dieses Postulat wurde bekanntlich dringlich gesprochen. Wir, die Grüne-AL-Fraktion, haben die Dringlichkeit kontrovers diskutiert. Ein Teil unserer Fraktion unterstützte die Dringlichkeit in dem Sinn, dass aufgezeigt wird, es gibt keine sinnvolle Varianten zur Steuererhöhung. Ich erinnere da und zitiere frei aus dem Referat von Kaspar Bütikofer anlässlich dieser Debatte: Er forderte, dass aufgezeigt wird, wie ernst es wirklich um die Zürcher Finanzen steht. Er erinnerte daran, dass die ideologischen Manöver abgelaufen sind, dass die Staatsfinanzen jahrelang von einem Sanierungspaket zum andern geprägt wurden, um dann die Steuern zu senken. Das hat uns in diese schwierige Situation gebracht. Die Minderheit war aber der Auffassung, dass alles schon mehrfach gesagt worden ist, und zwar in Beantwortung von diversen Vorstössen, die grossenteils von der FDP gemacht wurden. Robert Brunner hat all diese Vorstösse erwähnt, es ist nachzulesen im Protokoll vom 3. Oktober 2011.

Wo wir uns aber einig sind, ist beim Sinn oder vielleicht auch Unsinn von Sanierungsprogrammen. Theoretisch müsste dieses Programm, wenn es Wirkung haben sollte auf das Jahr 2012, in den nächsten zwei, drei Wochen geschnürt werden, damit wir es im Dezember 2011 verabschieden könnten, und das ist schlichtweg bei der besten Verwal-

tung nicht möglich. Ferner stecken wir ja immer noch mitten in einem Sanierungsprogramm. Ich denke, wir wissen alle noch, dass das San10 aktuell läuft. Hier werden im Jahr 2012 – das ist nachzulesen auf Seite 6 dieses Programms – 397 Millionen Franken ohne interne Verrechnungen eingespart. Das sind, wenn man es grob rechnet, etwa 7 Steuerprozent. In den folgenden Jahren sind es nochmals 400 Millionen Franken. Also da braucht man nur zwei und zwei zusammenzuzählen: Sieben plus sieben gibt 14. Ohne San10 müssten wir die Steuern um 14 Prozent erhöhen. Wenn man die Antwort des Regierungsrates aufmerksam gelesen hat und darin auch sieht, welche Massnahmen im Jahr 2012 das erste Mal anfallen, dann braucht man kein Mathe-Genie zu sein, um zu sehen, dass wir mehr Einnahmen brauchen. Wenn man auch noch die Investitionen im Auge behält, was in den nächsten Jahren anfällt – ich nenne da zwei: das USZ (*Universitätsspital Zürich*) und das PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*), obwohl man das Zweite eigentlich streichen könnte, was wir nicht bedauern würden –, dann ist allen klar, dass wir Geld brauchen. Wir als Kantonsrat haben die Möglichkeit, via KEF, via Budget die Ausgaben zu beeinflussen. Im KEF werden diverse Aufgaben, Entwicklungsschwerpunkte und Indikatoren definiert. Es ist der Weg, darüber die Ausgaben zu beeinflussen. Der obligatorische Pauschalkürzungsantrag im «Reptilienfonds», der bereits eingetroffen ist, ist nicht der richtige Weg. Da drückt man sich vor der Verantwortung, weil man nicht sagt, welche Leistung wo eingespart wird, worauf man konkret verzichten will.

Wir, die Grüne-AL-Fraktion, unterstützen den Antrag des Regierungsrates. Wir werden dieses Postulat nicht überweisen.

Heinz Kyburz (EDU, Männedorf): Die Regierung hat überzeugend dargelegt, dass aus ihrer Sicht mögliche Sparmassnahmen oder gar Sanierungsprogramme ausgeschöpft sind und keine Alternative zu den geplanten Steuerfusserhöhungen bieten. Es ist deshalb Sache des Kantonsrates, im Rahmen der Budgetdebatte und später auch bei der KEF-Debatte darüber zu befinden, ob und in welchen Bereichen weitere Sparmassnahmen angezeigt sind. Eine Überweisung des dringlichen Postulates würde daran nichts ändern. Hingegen müssten heute die Kantonsratsfraktionen Farbe bekennen. Wenn sie dieses dringliche Postulat unterstützen, so bekennen sie sich nicht nur zu weiteren Sparmassnahmen, sondern auch, wie es das dringliche Postulat vorsieht, zu einer weiteren Verschuldung. Die EDU macht hier nicht mit. Nehmen Sie Verantwortung wahr und nutzen Sie die kommende Bud-

get- und KEF-Debatte und sagen Sie, wo Sie Einsparungen vornehmen wollen. Pauschalkürzungen sind aus unserer Sicht hingegen Zeichen von fehlender Verantwortungsbereitschaft und Schwäche des Kantonsrates. Wir stossen uns aber auch an der Regierung und ihrer Stellungnahme zum vorliegenden dringlichen Postulat, in der sie schrieb, die geplante Steuerfusserhöhung könne bei den natürlichen Personen durch den Ausgleich der kalten Progression weitgehend kompensiert werden. Das stimmt natürlich nicht, denn der Ausgleich der kalten Progression ist keine Steuerentlastung, sondern die Beseitigung einer ungerechtfertigten Steuermehrbelastung. Also, wenn die Steuerzahler aufgrund der kalten Progression während Jahren zu viele Steuern bezahlt haben, so darf die Beseitigung dieses Missstandes sicher nicht als Argument für eine Erhöhung des Steuerfusses verwendet werden.

Die EDU wird das dringliche Postulat dennoch nicht überweisen, weil die Finanzlage des Kantons nebst einigen Sparmassnahmen und der im Zusammenhang mit der BVK verbundenen unumgänglichen Zunahme der Verschuldung auch einer Erhöhung des Steuerfusses bedarf, damit der Staatshaushalt auch längerfristig gesund bleibt. Tun Sie Gleiches! Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich im kommenden Jahr die finanziellen Verhältnisse einiger Gemeinden und teilweise auch einzelne Gemeindesteuerfüsse verbessern werden. Danke.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Liebe Postulanten, ich gestehe, es fällt mir schwer, zu diesem Postulat die richtigen Worte zu finden. Als Erstes musste ich mich daran erinnern, was Sie uns zu Beginn unserer Einsitznahme hier im Rat ab und zu vorgeworfen haben: Wir würden Postulate und Vorstösse machen, die materiell wenig bewirken und vor allem Propaganda beinhalten. Was ist an diesem Postulat anders? Klar ist, dieses Postulat kommt viel zu spät und hat wenig Konkretes drin. Aber es gibt uns ein Signal in die richtige Richtung. Interessant ist die Antwort des Regierungsrates, der die Plattform, die Sie ihm bieten, in aller Ausführlichkeit nutzt, Werbung für die geplante Steuererhöhung zu machen. Er habe mit einschneidenden Massnahmen im San10 schon über 400 Millionen Franken gespart, es sei wenig Spielraum vorhanden für weitere einschneidende Sanierungsmassnahmen. Und die meisten Sanierungsmassnahmen erforderten die Änderung gesetzlicher Grundlagen. Dies alles brauche Zeit und käme fürs Bud-

get 2012 sowieso zu spät. Das ist richtig, der Regierungsrat hätte aber auch etwas weiter in die Zukunft denken können.

Zum Regierungsrat und zu den einschneidenden Massnahmen: Mir ist keine wirklich massiv einschneidende Massnahme bekannt, bei der wir Personal entlassen oder grosse Leistungen des Kantons abgebaut hätten und nicht mehr anbieten würden, die wir in den letzten zehn Jahren angeboten haben. Das einzig wirklich Einschneidende, das mir in den Sinn gekommen ist, ist die beschlossene Krankenkassenprämienverbilligungssenkung, die auch die Bevölkerung mit der Abstimmung an der Urne bestätigt hat. Und ja, der Regierungsrat hat die Wachstumspläne im letzten Jahr um ein paar Hundert Millionen Franken zurückgenommen – die Wachstumspläne. Für mich ist das noch nicht einschneidend. Und auch bei den gesetzlichen Grundlagen, die wir überall angepasst hätten, sind mir vor allem die Krankenkassenprämienverbilligungen in den Sinn gekommen. Also, dieses Postulat unterstützt Forderungen, die wir Grünliberalen schon seit vielen Jahren stellen, eben dass wir ein moderates Wachstum im Staatshaushalt haben mit einem möglichst stabilen Steuerfuss. Es gibt vor allem uns selber hier im Rat für die Budgetdebatte das richtige Signal in die richtige Richtung. Und wenn wir Glück haben, unterstützt uns der Regierungsrat in unseren Bestrebungen auch schon fürs Budget 2012 und vielleicht dann hoffentlich fürs Budget 2013.

In diesem Sinne werden wir das Postulat unterstützen.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Wenn wir mit uns selbst etwas ehrlich umgehen, so haben wir bei der Überweisung dieses dringlichen Postulates in etwa die Antwort des Regierungsrates erahnt. Doch das Postulat wurde mit 103 Stimmen als dringlich erklärt, was deutlich aufzeigt, welches Interesse in diesem Rat an einer ausführlichen Antwort der Regierung besteht. Diesem Auftrag ist nach unserer Meinung die Regierung nur sehr bedingt gefolgt. Zusammengefasst soll jetzt einfach der Kantonsrat in entsprechenden Erklärungen beschliessen und seine politischen Prioritäten setzen. Wir sind nicht dieser Überzeugung. Wir sind eher der Überzeugung, dass es an der Regierung zusammen mit ihren Mitarbeitern liegt, uns aufzuzeigen, wie ein mittelfristiger Haushaltsausgleich ohne Erhöhung des Staatssteuerfusses möglich ist. Dass dies für 2012 eigentlich fast nicht mehr möglich ist, können wir noch verstehen. Doch dann reicht es halt eben, wie im Postulatstext ausgedrückt, wenigstens, auf der mittelfristigen Zeitach-

se aufzuzeigen, wie wir ohne Steuererhöhungen und mit einem ausgeglichenen Haushalt über die Runden kommen. Wir werden dieses Postulat zur Überweisung unterstützen.

Regierungspräsidentin Ursula Gut: Wir, der Regierungsrat und der Kantonsrat, stehen vor einigen finanzpolitischen Herausforderungen. Ohne Steuererhöhung stehen für die KEF-Periode 2012 bis 2015 Mehrbelastungen von rund 1 Milliarde Franken vor der Tür. Sie kennen die Gründe, ich will einige davon gerne nochmals erwähnen: die Finanzierung der Spitalversorgung – die dafür benötigte Steuererhöhung war Ihnen beim Entscheid über das Spitalplanungs- und -finanzierungsgesetz bekannt –, Änderungen des Krankenversicherungsgesetzes, Wegfall der SNB-Gewinnausschüttung (*Schweizerische Nationalbank*), und dies alles, obwohl der Regierungsrat mit San10 die Jahre 2012 bis 2014 um jährlich rund 400 Millionen Franken und vor Verabschiedung dieses Budgets um 150 Millionen Franken entlastet hat.

Inzwischen kennen Sie auch das Sanierungspaket der BVK. Der finanzielle Spielraum erhält auch dadurch Einschränkungen. Nur für einen Teil der zusätzlichen Aufwendungen beantragt der Regierungsrat eine Steuerfusserhöhung. Und ich kann Ihnen sagen und Ihnen versichern, dass für den Regierungsrat in erster Linie Aufwandsenkungen und nicht Steuerfusserhöhungen im Vordergrund stehen.

Liebe Beatrix Frey, Montesquieu steht mir immer vor Augen, seit der Abfassung seiner Dissertation, und diesen Sommer habe ich übrigens den Ort des Wirkens von Montesquieu besucht, dort, wo er lebte, wenn er nicht gerade auf Reisen war. Der Regierungsrat hat in den letzten Jahren immer wieder Entlastungs- und Sanierungspakete geschnürt. Und wenn davon gesprochen wurde, dass das San10 gelockert wurde, dann betrifft das vor allem einen Entscheid, nämlich die Gewährung des Teuerungsausgleichs an das Personal für 2012. Der Spielraum für Sanierungsprogramme ist stark eingeschränkt und erfordert in vielen Fällen gesetzliche Änderungen. Die dafür notwendige Zeit ist für das Budget 2012 nicht genügend vorhanden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat Nichtüberweisung des Postulates. Dankeschön.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 67 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat 268/2011 zu überweisen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innerhalb eines Jahres.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2012 bis 2014

Bericht des Regierungsrates vom 28. September 2011 und gleichlautender Antrag der KPB vom 1. November 2011 **4840**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Bei diesem Geschäft befindet sich Urs Lauffer im Ausstand.

Stefan Krebs (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Wie jedes Jahr nimmt der Kantonsrat vor der Budgetberatung das Bauprogramm der Staatsstrassen zur Kenntnis. Die vorberatende Kommission für Planung und Bau hat dies vertieft getan und in ihrer Diskussion diverse Fragen und Schwerpunkte gesetzt. Ziel des Bauprogramms ist das Aufzeigen der baulichen Massnahmen für die nächsten drei Jahre. Gerne zähle ich Ihnen nun einige Schlüsselprojekte auf, darunter unter anderem Projekte, zu denen die KPB Fragen und Bemerkungen hatte.

Wege an Gewässern: Nach Rückzug der beiden Uferweg-Initiativen wird eine Gesetzesvorlage auf der Basis des Gegenvorschlages ausgearbeitet. Einem Teil der Kommission ist es wichtig, hier festzuhalten, dass Seeuferwege keinesfalls durch Enteignung zustande kommen dürfen.

Umsetzung von zahlreichen Teilstücken zur Lückenschliessung des Radwegnetzes gemäss Radwegstrategie: Gleichzeitig wird mit der Umsetzung der Massnahmen dem Veloförderprogramm entsprochen. Der Kommission wurde eine detaillierte Liste aller Radwegplanungen der nächsten Jahre abgeben.

Bei den Strassenbauprojekten über 3 Millionen Franken gibt es keine wirklich neuen Projekte. Es handelt sich um bekannte Vorgaben, die aber der Realisierung wieder einen Schritt näher gerückt sind. Beim Projekt Uster-West sind 21 Millionen Franken vorgesehen, womit die

Überführung der SBB-Linie, die Verlegung der Winterthurerstrasse und die Sperrung der Werrikerstrasse vorgesehen sind. Die Vorlage liegt derzeit in der KPB zur Beratung.

Umfahrung Ottenbach–Obfelden: Der Bund beteiligt sich am Projekt mit 25,8 Millionen Franken. Die Vorlage liegt als a-Vorlage 4782a nach Abschluss der Vorberatung der KPB nun beim Kantonsrat.

Umfahrung Grüningen: Der Schutz des «Stedtli» ist nur mit einer Umfahrung effektiv möglich. Auch der alte Damm macht langsam Probleme. Deshalb wird intensiv an einer Variante gearbeitet, die allen Schutzinteressen gerecht wird.

Wetzikon, Westtangente: Diese wird mit rund 45 Millionen Franken erheblich teurer, als ursprünglich vorgesehen; dies wegen einer notwendigen, aber aufwendigen Unterführung unter dem Chämpfnerbach und der SBB-Linie.

Umfahrung Fällanden: Hier muss mit der Gemeinde Fällanden eine Lösung hinsichtlich des Anschlusses an die Schwerzenbachstrasse gefunden werden. Das Amt für Verkehr führt derzeit eine Vertiefungsstudie zur Vorbereitung der Projektierung durch. Diese wird eine konsolidierte Basis zur Entscheidungsfindung seitens des Kantons liefern. Die Ergebnisse sollten Ende Jahr feststehen, und darauf aufbauend kann das weitere Vorgehen festgelegt werden. Der Zeitplan wird als realistisch angesehen.

Ausbau Mutschellenstrasse: Im boomenden Limmattal muss die Strasse mehr Verkehrslast übernehmen und dafür ertüchtigt werden. Zudem braucht es auch Anpassungsmassnahmen im Hinblick auf die Realisierung der Limmattalbahn.

Umfahrung Niederholzstrasse Weiningen: Es wird mit Gesamtkosten von 8 Millionen Franken als flankierende Massnahme zum Projekt «Ausbau Nordumfahrung Zürich» gerechnet. Davon werden entsprechend dem vereinbarten Kostenteiler 80 Prozent vom Bund übernommen. Der Anteil des Kantons wird somit unter 3 Millionen Franken liegen. Eine Realisierung ist abgestimmt auf das Ausbauprojekt des Bundes, weshalb das Nettoprinzip zur Anwendung kommen wird. Für die Realisierung der Niederholzstrasse ist mit einem Zeithorizont von 2015 bis 2017 zu rechnen. Die Kosten für den Unterhalt der bestehenden Strasse im Neeracherried ist nicht Gegenstand des Bauprogramms. Derzeit läuft das Mediationsverfahren mit den direktbetroffenen Gemeinden. Erst nach Abschluss des Verfahrens kann eine neue Kostensetzung vorgenommen werden. Die Naturschutzverbände wer-

den gemeinsam mit den Fachämtern, den weiteren Gemeinden und den Planungsregionen zu einem weiteren Schritt in den Prozess mit- einbezogen. Zu dieser Strasse hat die KPB seinerzeit eine Kommissi- onsmotion eingereicht.

Ich hoffe nun, dass meine Ausführungen es dem Rat erleichtern, das Bauprogramm der Staatsstrasse 2012 bis 2014 zur Kenntnis zu neh- men, und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Im Bericht des Regie- rungsrates zum Bauprogramm der Staatsstrassen 2012 bis 2014 er- wähnt der Regierungsrat unter anderem die Zielsetzung, dass mit ei- nem gezielten Verkehrsmanagement der volkswirtschaftliche Nutzen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auch der vor- handenen Verkehrsfläche, optimal ausgeschöpft werden soll. Dieses Ziel wird durch die SVP ausdrücklich und vorbehaltlos unterstützt. Weiter steht die SVP generell hinter den Zielen, wie Schutz der An- wohner, Verkehrssicherheit und Staubeseitigung. In diesem Sinne un- terstützt die SVP beispielsweise auch den Kredit für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen; dies in der Meinung, es handle sich auch in Zukunft um eine wichtige und stark frequentierte Hauptver- kehrsachse. Kein Verständnis aufbringen kann die SVP daher für die ständigen Bemühungen der Stadt Zürich, die Leistungsfähigkeit eben dieser Hauptachsen in der Stadt durch Spurreduktionen und andere Schikanen einzuschränken; dies, bevor Alternativen, wie im konkreten Fall in Form des Waidhaldetunnels oder in anderen Fällen in Form des Stadttunnels, bereitstehen. Weiter wird sich die SVP dagegen wehren, dass der virtuell ausgewertete Strassenfonds zum Selbstbedienungsla- den für Anliegen wird, die man auch noch irgendwie in Zusammen- hang mit der Zweckbindung des Strassenfonds bringen kann. Es kann also nicht angehen, dass der Strassenfonds einmal mehr als Milchkuh erhalten muss, nur weil der Griff in diese Kasse scheinbar am ein- fachsten geht. Die Mittel des Strassenfonds sind zielgerichtet dafür zu verwenden, dass der Verkehr läuft – statt steht – und somit der Wirt- schaft beziehungsweise der Bevölkerung den grösstmöglichen Nutzen bringt. Es sei hier wieder einmal an die entsprechende Studie des ARE, also des Bundesamtes für Raumentwicklung, erinnert, die klar aussagt, dass der Strassenverkehr seine Kosten zu 100 Prozent selber trägt.

Ein eigentliches Missverhältnis sieht die SVP nach wie vor bei den Investitionen für die Staatsstrassen. So sollen für 2012 zugunsten der Fussgänger- und Radverkehrsanlagen 25 Millionen Franken investiert werden. Für die Fahrbahnen – auf denen bewegen sich bekanntlich neben dem Privatverkehr teilweise auch der ÖV sowie der Langsamverkehr –, also für diese Fahrbahnen, einschliesslich Erneuerungen, sollen 35 Millionen Franken im Jahr 2012 investiert werden. Dieser Betrag von 35 Millionen ist in Vergleich zu setzen zu den Staukosten von gegenwärtig rund 140 Millionen Franken pro Jahr. Sofern sich bei der Staubeseitigung nicht entscheidende Fortschritte erzielen lassen, werden sich diese Kosten bis ins Jahr 2025 auf gegen 300 Millionen Franken pro Jahr erhöhen. Dass für die Verkehrsbewältigung in Zukunft grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, sollte angesichts der erwähnten Staukosten, also Kosten, die unserer Volkswirtschaft entstehen, allen klar sein. Dass der Verkehr sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene zunehmen wird, entspricht nicht einem Naturgesetz, ist aber Folge von Wirtschaftswachstum, Wohlstand und daraus folgend zunehmender Mobilität. Ein weiterer bedeutender Faktor ist die Bevölkerungsentwicklung mit einer Zunahme von 20'000 Personen pro Jahr. Fazit: Die für 2012 vorgesehenen 35 Millionen Franken für Fahrbahnbauteilen reichen ganz bestimmt nicht aus, um bei den Staukosten eine entscheidende Reduktion zu erreichen. Der Griff in die Kasse des Strassenfonds zugunsten von Anliegen, die vielleicht auch noch irgendetwas mit dem Strassenverkehr zu tun haben, könnten wir von der SVP verurteilen.

Die SVP fordert, dass die der Volkswirtschaft entstehenden Kosten konsequenter in die Überlegung bei der Planung der zukünftigen Investitionen bezüglich Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Zürich einfließen müssen. In diesem Sinne nimmt die SVP dieses Strassenbauprogramm zur Kenntnis.

Monika Spring (SP, Zürich): Es ist einmal mehr – wie jedes Jahr – die Einflussnahme des Kantonsrates auf den Strassenfonds marginal. Wir wissen das längst, darum erübrigen sich hier auch allzu viele Worte. Mit dem neuen Strassengesetz gäbe es ja eigentlich die Aussicht, dass wir hier mehr Einfluss nehmen könnten, aber so, wie es aussieht, wird es ja abgelehnt werden wegen anderer Schwächen. Deshalb wird es noch einige Jahre so weitergehen. Einmal mehr haben wir die Rad- und Fussgängeranlagen, die mit 11 Millionen Franken immerhin ein bisschen in die Nähe kommen von den 13 Millionen, die eigentlich

gesetzlich eingestellt oder ausgegeben werden müssen. Aber wir warten immer noch auf das Jahr, in dem dieser Betrag endlich einmal die 13 Millionen Franken übertrifft, damit wir wenigstens im Mittel die 13 Millionen erreichen würden. Mehr Radfahrer- und Fussgängeranlagen sind nicht einfach eine Schikane und führen auch nicht zu mehr Stau, sondern es ist das Gegenteil. Wenn Sie mehr Geld in die Rad- und Fussgängeranlagen investieren, dann haben Sie auch weniger Staukosten. Das nur einmal wegen des durch Hans-Heinrich Heusser infrage gestellten Verhältnisses zwischen dem Geld, das für Fussgängerinnen und Fussgänger ausgegeben wird, und dem Geld für die Staatsstrassen.

Im Weiteren wurde kritisiert, der Strassenfonds sei ein Selbstbedienungsladen. Aus dem Strassenfonds sollte auch mehr in den Unterhalt investiert werden. Aber wenn Sie das nicht tun – und es gibt eben Gründe, warum das nicht erfolgt –, dann ver schieben Sie Kosten auf die nachfolgenden Generationen. Und warum können Sie nicht mehr in den Unterhalt investieren vom Strassenfonds, Herr Regierungsrat (*Regierungsrat Ernst Stocker*)? Sagen Sie es doch: weil Sie zu wenig Personal haben. Mit den Sanierungsprogrammen wurden genau in diesem Bereich Personalkosten reduziert, massiv reduziert. Ihre Vorgängerin (*Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer*) hat das auch gemacht, und jetzt rächt sich das. Sie haben nicht genügend Leute, Projektleiter, um zum Beispiel für den Unterhalt wirklich die notwendigen Mittel einzustellen. Sie haben aber auch zu wenig Leute, um dieses Strassenbauprogramm umzusetzen, diese verschiedenen Projekte, die wir jedes Jahr hier wieder hören, zum Beispiel die Umfahrung Grüningen. Seit wie vielen Jahren steht diese im Strassenbauprogramm? Sie müssen sich nicht wundern, wenn alle diese Projekte nicht ausgeführt werden können.

Dann noch zum Seeuferweg. Das ist nun wirklich eine unglaubliche Geschichte, dass die nun noch so prominent ins Zentrum gestellt wird. Ja, es ist so, wir haben in der Kommission eine Person, die direkt am See wohnt. Und dass sie natürlich die Frage nach dem Seeuferweg aufbringt, ist klar. Es sind im Strassenbauprogramm – das haben wir mit Freude bemerkt – neue Abschnitte für den Seeuferweg längerfristig eingestellt. Auch das sind Fussgängeranlagen und sie dienen der Erholung. Ich finde, sie sind ebenso wichtig wie neue Strassenbauten. Und dass hier wieder das Geheul «Keine Enteignungen!» losgeht, das ist doch einfach lächerlich. Denn wir wissen alle, der Grossteil der Seeuferwege wird auf Gebiet stattfinden, das aufgeschüttet ist. Dort

bestehen zum grossen Teil Servitute, die ganz klar festhalten, dass die heutigen Besitzer – ich sage bewusst nicht Eigentümer – dann einmal einem Seeuferweg zustimmen müssen.

Wir werden das Strassenbauprogramm wie immer zur Kenntnis nehmen.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Wir dürfen auch dieses Jahr Kenntnis nehmen vom Bauprogramm «Staatsstrassen». Neben zahlreichen Strassenbauvorhaben sind Vorhaben für Anlagen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs – Welch ein Ausdruck, ich liebe ihn – sowie dringend notwendige Fusswegverbindungen vorgesehen sowie Radfahrwege. Hier möchten wir seitens der Grünen ausdrücklich das Veloförderprogramm verdanken und geben der Hoffnung Ausdruck, dass die zur Verfügung stehenden Mittel diesmal, wie geplant, ausgeschöpft werden und nicht, wie im Jahr 2010, nicht vollständig verbaut werden konnten. Wir sehen durchaus ein, dass nicht immer dort der Fahrradweg realisiert wird, wo es uns Radfahrerinnen und Radfahrern am dringendsten erscheint, sondern dass infolge der Kopplung von Fahrradbau mit sonstigen Unterhalts- und Ausbauarbeiten und den Schwierigkeiten beim Landerwerb et cetera Velowege an teils nicht so dringend erscheinenden Orten zuerst realisiert werden können. Ein sicherer Veloweg bringt dann vielleicht auch ein paar Leute aufs Velo, die vorher nicht daran gedacht hätten, Velo zu fahren. Immerhin muss man ja nach wie vor feststellen, dass für Distanzen unter fünf Kilometern das Velo in der Regel schneller ist als jegliches anderes Verkehrsmittel.

Leider müssen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass der Strassenbau für vierrädrige, motorenbetriebene Fahrzeuge ein Vielfältiges der Ressourcen verbraucht, als der Bau von Infrastruktur der Velos und Fussgänger, die es mithin gar nicht bräuchte, wäre nicht das Auto der König der Landstrassen; nicht nur der Landstrassen, sondern überhaupt der Strassen. Auf dem Bauprogramm stehen unsinnige und überflüssige Objekte wie der Autobahnzubringer zur N1, Anschluss Affoltern am Albis, auf dem Gemeindegebiet Ottenbach/Obfelden. Die Verkehrsprognosen bewahrheiteten sich bis anhin nicht, trotzdem wird gebaut. Ich befürchte, dass dann noch mehr ihr Hutzelhäuschen im Aargau bauen und nach Zürich pendeln.

Ein weiteres Paradestück ist auch dieses Jahr wieder Uster-West, diesmal ein neues Projekt, das mit der Umweltschutzgesetzgebung im Einklang ist, was keineswegs heisst, dass es umweltverträglich im wahrgenommenen Wortsinn ist, überhaupt nicht. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist bloss eine Überprüfung auf die gesetzliche Kompatibilität. Das Projekt wurde soweit verändert, dass der alte Kredit gar nicht mehr dafür verwendet werden kann. Also unsinniger geht es nimmer. Die beiden Projekte verbrauchen Fruchtfolgefleichen, nicht nur das eigentliche Strassenprojekt, sondern auch die ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, die ja gar nicht nötig wären, gäbe es das Strassenprojekt nicht. Bevor die landwirtschaftliche Aufwertung von Flächen erfolgreich realisiert ist, bin ich nicht sicher, ob die Kompensation tatsächlich funktioniert. Liebe gegenüberliegende Ratsseite, seien auch Sie hier so skeptisch, wie Sie es üblicherweise zu sein pflegen.

Wir nehmen das Strassenbauprogramm zur Kenntnis und nehmen einmal mehr davon Kenntnis, dass der einzig richtige Platz aller Verkehrsteilnehmer und aller Verkehrsteilnehmerinnen grundsätzlich im Auto wäre.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Beim Strassenbauprogramm handelt es sich bekanntlich um ein Rahmenbauprogramm, das wir nur zur Kenntnis nehmen und nicht mitgestalten können. In diesem Sinne halte ich für die FDP-Fraktion Folgendes fest: Auffallend ist für uns einmal mehr, dass der Titel der Vorlage «Bauprogramm» das Versprechen nicht wirklich einhalten kann. Gebaut werden nämlich keine neuen Staatsstrassen und nur wenige Ortsumfahrungen, zum Beispiel – wenn sie denn kommt – die Umfahrung Obfelden–Ottenbach, die Westtangente Wetzikon oder die Umfahrung Grüningen. Übrigens, in der Stadt Zürich, beim Waidhaldetunnel, warten wir seit 40 Jahren auf dessen Realisierung. Bei den Investitionen für Staatsstrassen geht es weitgehend um Unterhaltsmassnahmen und Verkehrslenkung, um Radweganlagen und Fussgängerschutz et cetera. Und eigentlich müsste man das Strassenbauprogramm umbenennen in ein Strassenunterhaltsprogramm und in ein Radweg-Förderungsprogramm, das ist es nämlich effektiv. Dass wir beim Strassenbauprogramm auch Radwegförderung betreiben, dagegen ist ja grundsätzlich nichts einzuwenden. Nur sei hier im Rat und an dieser Stelle wieder einmal mit aller Deutlichkeit gesagt: Die Strassen bezahlen die Autofahrer mit ihrer Motorfahrzeugsteuer, und diese Autofahrer zahlen auch die Radweganlagen.

Und diese Autofahrer leisten auch einen wesentlichen Beitrag an den öffentlichen Verkehr, der nämlich ohne Strassen nicht funktionieren könnte.

Mit Spannung erwartet die FDP auch das neue Strassengesetz, das wir möglicherweise heute im Rat noch verabschieden. Nach wie vor scheint es uns richtig, dass die Weiterentwicklung und der Ausbau des Verkehrsnetzes stärker von der Legislative beeinflusst werden. Vor allem wollen wir, dass die Verfahren und Abläufe mit denen der Strasse und mit denen der Schiene, sprich: dem öffentlichen Verkehr, koordiniert werden. Die bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr beginnt nämlich damit, dass wir die gleichen Instrumente und die gleichen Zuständigkeiten haben.

Ein Punkt im Bauprogramm der Strassen ist der FDP dieses Jahr aber besonders aufgefallen, und dieser Punkt hat bei uns wenig Freude ausgelöst: Neu ist das Strassenbauprogramm nämlich auch ein Programm für Seeuferwege. Da muss man unverblümt nachlesen, dass der Kanton weiterhin am Zürichseeufer plant und sogar Enteignungen in die Wege leitet. Und ohne Enteignungen gibt es keinen Seeuferweg im Abschnitt Wädenswil-Halbinsel Au und beim Seeplatz bei Giesen, für dessen Planung hier 0,4 Millionen Franken eingesetzt werden und dessen Realisierung Millionen kosten wird. Dass hier Enteignungen notwendig werden, das scheint auch der Regierungsrat so zu sehen. Dabei hat der Rat hier erst kürzlich bei den Seeuferweg-Initiativen ziemlich deutlich gemacht, dass er keinen Seeuferweg mit Enteignungen will. Und ich erinnere ausdrücklich auch an die Mehrheitsbeschafferin CVP, die hier im Rat klar zu Protokoll gab, dass Enteignungen nicht erwünscht sind. Das Vorgehen und damit die Positionen im Strassenbauprogramm ist für die FDP daher ein Frontalangriff auf das Grundeigentum. Es ist ein Frontalangriff auf die letzten natürlichen Uferbereiche am Zürichsee. Und es ist ein Frontalangriff auf das Portemonnaie der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die zu guter Letzt hier Entschädigungen in Millionenhöhe bezahlen müssen. Denn der Strassenfonds wird das niemals bezahlen können. Und schliesslich ist es auch zutiefst undemokratisch, Enteignungen bereits jetzt in die Wege zu leiten, ohne das Ergebnis der Seeufer-Vorlagen hier im Parlament abzuwarten.

Könnte die FDP-Fraktion, so würde sie deshalb das Strassenbauprogramm heute zurückweisen. Und wir würden den Regierungsrat auffordern, ein Strassenbauprogramm vorzulegen, ohne Enteignungen vorzusehen. Und wir würden den Regierungsrat bitten, die Verwal-

tung entsprechend in die Verantwortung zu nehmen. Die FDP-Fraktion fordert den Regierungsrat deshalb auf, nun die Arbeiten in der Volkswirtschaftsdirektion und in der Baudirektion unverzüglich zu stoppen, bis die Seeuferweg-Vorlagen auf demokratische Art und Weise hier im Rat verabschiedet werden. In diesem Sinne nehmen wir als FDP-Fraktion das Strassenbauprogramm leider mit Unwillen zur Kenntnis. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Das Strassenbauprogramm 2012 bis 2014 ist an sich erstaunlich, enthält es doch diverse neue Strassen, die eigentlich in unserem Kanton gar keinen Platz mehr haben. Man könnte meinen, wir hätten da unheimlich viel Platz im Kanton Zürich, der noch verbaut werden kann. So ist es natürlich nicht, das wissen wir alle. Das Strassenbauprogramm postuliert aber, ganz fokussiert auf die Strassen selbst – ein klassischer Röhrenblick – einen weiteren Strassenausbau, der einer Gesamtschau nicht standhalten würde. Einige erstaunliche Vorhaben möchte ich speziell erwähnen:

Erstaunlich ist nämlich erstens, dass die Regierung die Umfahrung Fällanden entgegen der Meinung der Gemeinde bauen will. Die gemeinderätliche Haltung hat hier eine Entwicklung durchgemacht, die von grosser Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten und von Vernunft geprägt ist. Es scheint, dass der Kanton dieser Entwicklung noch hintendrein hinkt. Bei einer anderen Strasse bestehen – ich zitiere aus der Umweltverträglichkeitsprüfung – «aus naturschutztechnischer Sicht grosse Zweifel, ob die ungeschmälerete Erhaltung und grösstmögliche Schonung des Flachmooses sichergestellt sind. Auch aus Sicht des Landschaftsschutzes, vor allem aber aus Sicht der Denkmalpflege bringt das Projekt grosse Probleme mit sich». Ich spreche von der Umfahrung Ottenbach. Es ist angesichts des zitierten Befundes schon erstaunlich, dass diese Strasse in der heutigen Form im Strassenbauprogramm drin ist, zumal keine zwei Kilometer entfernt mit der Umfahrung Obfelden eine weitere Strasse geplant ist, die ebenfalls die Ottenbacher Ortsdurchfahrt entlasten kann. Wir dürfen noch ein drittes Mal staunen, hat die Regierung doch so quasi als «Grundrauschen» einen jährlichen Betrag für die Oberlandautobahn eingesetzt, und das für eine Strasse, die zu 100 Prozent – wieso bezahlt denn der Kanton etwas? – vom Bund bezahlt werden soll. Dieser Betrag ist zwar zugegebenermassen im Vergleich zu den Projektkosten verschwindend klein, im Vergleich zum jährlichen Naturschutzbudget aber doch wieder substantiell, wobei – das gebe ich gerne zu – das in erster Linie

am absurden Ungleichgewicht zwischen Strassenbaukosten und finan-
ziellem Naturschutzengagement des Kantons liegt.

Weniger von Staunen als von Freude kann ich beim letzten erwäh-
nenswerten Punkt sprechen: bei der neuen kantonalen Koordinations-
stelle «Veloverkehr». Hier hoffen die Grünliberalen, ja, Sie erraten es,
dass dies für den Veloverkehr tatsächlich etwas bringt, und zwar im
Sinne von Monika Spring, dass der entsprechende Kredit irgendwann
dann wirklich ausgeschöpft werden kann. Mit diesem persönlichen
Aspekt fällt den Grünliberalen die Kenntnisnahme des Strassenbau-
programms ein bisschen leichter.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Einmal mehr darf die CVP das
Strassenbauprogramm des Regierungsrates zur Kenntnis nehmen, und
wir bedanken uns hiermit für dessen Bemühungen herzlich. Mit Ge-
nugtuung haben wir die im Bericht an erster Stelle erwähnten allge-
meinen Ausgaben für Fussgängeranlagen und die nicht zuletzt auch
dadurch implizierten priorisierten Massnahmen zur Verbesserung der
Verkehrssicherheit innerorts entgegennehmen können. Denn obwohl
die Verkehrsinfrastruktur eine eminent wichtige Rolle für die rei-
bungslos funktionierende Wirtschaft einnimmt, sollte der leibliche
Schutz unserer Bürger nicht zu kurz kommen. Dieser Tatsache dürfte
sich hier im Saal jeder mit Leichtigkeit bewusst werden, indem er sich
vor Augen führt, wie wichtig es zum Beispiel Eltern ist, dass ihre
Kinder auch nach zigfachen Strassenüberquerungen heil nach Hause
kommen. Hinsichtlich des Berichts über die Erstellung der Zürich-
seewege sei hier nur der Wichtigkeit halber nochmals über die sensib-
le Problematik des Grundeigentums hingewiesen. Die CVP lehnt nach
wie vor allfällige Ritzungen der Eigentumsrechte ab und wird stets mit
Argusaugen über deren Einhaltung wachen. Dies auch zur Kenntnis-
nahme der Kolleginnen und Kollegen aus der FDP.

Zu den Nationalstrassen: Auch wenn die Nationalstrassen in den
Kompetenzbereich des Bundes fallen, so ist es doch sehr zu begrü-
ssen, dass der Bericht auch auf verschiedene Nationalstrassenprojekte
Bezug nimmt. Denn es bestehen nach wie vor wichtige Verknüpfun-
gen. Somit ist es richtig, wenn sich der Kanton weiterhin dafür ein-
setzt, damit die Lücken und Stauschwerpunkte im Nationalstrassen-
netz geschlossen beziehungsweise entschärft werden. Ich denke bei-
spielsweise an die Oberlandautobahn oder an die Nordumfahrung.
Hier besteht dringender Handlungsbedarf, denn nicht umsonst wurden

hier schweizweit die meisten Staustunden gemessen. Auch die angrenzenden Gemeinden sind vom Schleichverkehr und vom hohen Verkehrsaufkommen betroffen. Hier müssen dringend Gegenmassnahmen eingeleitet beziehungsweise abgeschlossen werden.

Die CVP ist ausserdem hoch erfreut über die Annahme der Kommission motion des Nationalrates im Ständerat. Jetzt ist der Bundesrat am Zug. Hoffen wir, dass die Überdeckung ohne Verzögerung gebaut werden kann. Die Vorteile der Überdeckung des Gubrist-Portals bei Weiningen sind gross, denn sie ermöglichen eine raumplanerische Nutzung des Gebietes. Folglich schonen wir damit Landressourcen.

Bezüglich der Staatsstrassen setzt sich der Kanton fünf Ziele, die ich nicht wiederholen möchte, da sie ja im Bericht nachzulesen sind. Zur Erreichung dieser Ziele sind verschiedene Projekte in Arbeit. Besonders wichtig ist der CVP, dass ein ganz besonderes Augenmerk auf die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gerichtet wird. Konkret sollen Projekte nicht zu einer weiteren Zersiedelung führen, stattdessen muss die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr für die Gebiete verbessert werden. Wenn die Frage nach Wohnraum steigt, müssen die Nutzungen dringend verdichtet werden. Ein positives Beispiel diesbezüglich ist der geplante Ausbau der Mutschellenstrasse. Der Ausbau ist längst überfällig, denn die Knotenpunkte Mutschellen–Silbern und Überlandstrasse sind täglich überlastet. Hier brauchen wir dringend Abhilfe. Eine S-Bahn-Station «Silbern» wäre eine wichtige Massnahme. Wir fordern den Regierungsrat auf, diese effektive Massnahme in die Planung mit aufzunehmen. Denn Verkehrsprobleme können nur gelöst werden, wenn der ÖV und der MIV integral betrachtet werden.

Der Verkehrssteuerung wird weiterhin ein hoher Stellenwert beigegeben, und das ist gut so. Eine effektive Steuerung ist essenziell, um Stauzeiten zu minimieren. Die seit Juli 2011 agierende regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich hat die Möglichkeit, dem Verkehrsmanagement kräftig unter die Arme zu greifen. Folglich, denke ich, dass ich nach meinen Ausführungen unsere zustimmende Kenntnisnahme des Bauprogramms Staatsstrassen 2012 bis 2014 konstatieren konnte. Ich danke.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Der Volksmund sagt: «Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.» Mit diesen Worten lässt sich wohl das Dilemma beim Strassenprogramm treffend zusammenfassen.

Es prallen hier jeweils Welten von Erwartungen und Ansprüchen aufeinander, die gegenteiliger nicht sein könnten: Velofahrer wollen möglichst viele zusammenhängende, schnelle und vor allem sichere Verbindungswege. Die Wirtschaft fordert schnelle Strassen, auf denen der motorisierte Individualverkehr flüssig abgewickelt werden kann. Manche Automobilisten können momentan nur noch gehetzt «Stau weg!» keuchen. Die Städte möchten weniger Strassen und Tunnels, weil sie befürchten, im Verkehrsstrom zu ersticken. Die Gemeinden in den Agglomerationen möchten bessere Strassen, um den Anschluss an die Metropolitanräume nicht zu verlieren. Wieder andere Gemeinden wollen Umfahrungen, aber die Strassenführung soll dann gefälligst bitte ja nicht auf ihr Gemeindegebiet gelegen kommen. Der Kanton Zürich fordert vom Bund die Fertigstellung der geplanten Nationalstrassenabschnitte und der Bund will vom Kanton Zürich eine grosse Kostenbeteiligung bei diesen Projekten. Und auf der Planungs- und Projektierungsebene sind die Interessen von Gemeinden, Kanton und Bund sowie von Richtplan und Agglomerationsprogramm zu berücksichtigen. Von Landschafts-, Natur- und Vogelschutz habe ich jetzt noch gar nicht gesprochen. Bei diesem Geschäft ist der Volkswirtschaftsdirektor wirklich nicht zu beneiden.

Selbstverständlich hat auch meine Partei Ansprüche ans Strassenbauprogramm: Im vergangenen Jahr hat die EVP die kantonale Volksinitiative «Uferwege für alle» eingereicht. Wir stellen nun fest, dass der Regierungsrat dieses Anliegen ernst nimmt und ihm besondere Beachtung schenkt – auch im Strassenprogramm 2012 bis 2015. Um die Regierung in ihren Bemühungen dabei zu unterstützen, hat die EVP diesen Herbst ihre Volksinitiative zurückgezogen. Selbstverständlich werden wir die Weiterentwicklung in dieser Sache aufmerksam verfolgen und hoffen, dass wir in den kommenden Jahren erste konkrete Ergebnisse sehen werden. Aber an dieser Stelle will ich Regierungsrat Ernst Stocker einfach einmal einen herzlichen Dank aussprechen, dass er sich wirklich ernsthaft und engagiert bemüht, die Quadratur des Kreises doch irgendwie zu schaffen, dass er all die verschiedenen Interessen beim Strassenbau gegeneinander abwägt und Lösungen sucht, die letztlich dem Kanton Zürich und seiner Bevölkerung dienen. Und wenn dann von allen Seiten mit etwa gleich viel Kritik auf ihn eingedroschen wird, kann er sich denken, dass er seine Sache wohl gar nicht so schlecht gemacht hat.

In diesem Sinne nimmt die EVP wohlwollend vom Bericht Kenntnis und dankt Regierungsrat Ernst Stocker und seinen Mitarbeitern für ihren Einsatz.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Wie alle Jahre beinhaltet das Bauprogramm Staatsstrassen nichts Spektakuläres. Nachdem ich nun schon das fünfte Bauprogramm als Kantonsrat zur Kenntnis nehmen darf, bin ich immer wieder aufs Neue überrascht, wie viel geplant und wie wenig effektiv beim Strassenbau umgesetzt wird. So wurde in den letzten fünf Jahren nicht ein Strassenbaukredit beantragt oder verabschiedet. Wirklich überrascht hat mich dann doch noch etwas: Der Regierungsrat berichtete, dass er sich weiterhin für eine rasche Umsetzung des Ausbaus der Nordumfahrung einsetzt. Mit Schreiben vom 22. Juni 2011 wies der Volkswirtschaftsdirektor die Vorsteherin (*Bundesrätin Doris Leuthard*) des UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) auf die Dringlichkeit des Vorhabens hin. Mit Antwort vom 15. Juli 2011 bestätigte diese die hohe Priorität, die das Vorhaben in ihrem Department genieße. Der Regierungsrat geht davon aus, dass seitens des UVEK ein Entscheid bis Ende 2011 zu erwarten ist. Falls kein Rechtsmittel ergriffen wird, kann mit der Eröffnung der dritten Gubrist-Röhre frühestens im Jahr 2018 gerechnet werden. Ich muss hier bekennen: Ich will und habe mich zum Glück noch nicht an den langsamen Trott des Staates, in diesem Fall des Bundes, gewöhnt. Für mich heisst hohe Priorität, dass ein Geschäft innert Wochenfrist und nicht innert Monatsfrist erledigt wird.

In diesem Sinne nehmen wir das Bauprogramm Staatsstrassen zur Kenntnis. Danke.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Beim Bauprogramm Staatsstrassen geht es eigentlich nicht um die einzelnen Projekte, sondern es geht darum, zu sehen, was geplant wird und wie geplant wird. Die Planungszeithorizonte sind ja sehr unterschiedlich. Carmen Walker Späh hat sich darüber beklagt, dass das Projekt Waidhaldetunnel seit 40 Jahren in der Pipeline sei. Ja, das kenne ich, ich habe mich auch so etwa vor 40 Jahren mit dem Breite-Tunnel in Winterthur herumgeschlagen. Wir haben unterdessen eingesehen, dass dieses Projekt weder Sinn macht noch wünschbar ist und haben es beerdigt. Vielleicht

versuchen wir das auch einmal mit dem Waidhaldetunnel, dann ist das leidige Thema erledigt.

Zur Finanzierung: Es ist richtig, die Strassen werden von den Autofahrern finanziert, jedenfalls die Staatsstrassen. Wir werden im nächsten oder übernächsten Traktandum die Gelegenheit haben, auch die Verursacherfinanzierung für die Gemeindestrassen – wenigstens teilweise – zu vollziehen. Zu Paragraf 31 im Strassengesetz liegt ja ein entsprechender Antrag auf dem Tisch.

Zur Frage der Enteignung: Ich habe mit Interesse gehört, dass offenbar gewisse bürgerliche Kreise der Meinung sind, für kantonale Infrastrukturanlagen sollten keine Enteignungen gemacht werden. Ich würde es begrüßen, wenn man das einmal konsequent prüfen würde, vor allem auch für die Strassenbauprojekte, für die Nationalstrassen et cetera. Ich denke, wenn schon machen wir das konsequent.

Zwei Hinweise noch zu Verkehrsarten, die mir am Herzen liegen, einerseits zum Fussverkehr: Da, denke ich, wäre es sehr wichtig, dass der Kanton, die kantonale Verwaltung, ihre Fachkompetenz noch stärken würde. Wenn ich sehe, wie die Projekte daherkommen, da liegt noch einiges drin. Einerseits wäre es wichtig, ein internes Kompetenzzentrum aufzubauen, um das zu stärken. Und auf der anderen Seite, denke ich, wäre es wichtig, gezielt auch mit externen Fussverkehrsfachleuten vermehrt zusammenzuarbeiten und vor allem auch mit den Verbänden oder mit dem Verband zusammenzuarbeiten – es gibt ja im Prinzip nur einen Fachverband Fussverkehr Schweiz – und ihn beizuziehen bei der Projektierung.

Zum Veloverkehr einfach Folgendes: Erfreulicherweise sind ja jährlich 15 Millionen Franken eingesetzt. Allerdings, wenn man dann die Details anschaut, dann sieht man, dass das irgendwo zwischen 9 und 25 Millionen Franken schwankt. Wenn also die detaillierten Planungen mit den Pauschalzahlen derart schlecht übereinstimmen, dann befürchte ich, dass die Planung, die hinter den 15 Millionen steht, doch nicht wahnsinnig seriös ist. Ich appelliere an die Verwaltung, da aktiver dahinter zu gehen, aktiver die Projekte zu pushen, die für die Velofahrer wichtig sind, und nicht nur im Prinzip darauf zu reagieren, was als Abfallprodukt aus den übrigen Strassenprojekten anfällt.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Ich will mich zu vier Punkten äussern. Im Kapitel 1 will die Regierung die Fuss- und Radwegenanlagen, insbesondere innerorts, aufpeppen. Das ist sehr erfreulich und

lobenswert. Die 13 Millionen Franken reichen jedoch nirgends hin. Vergleichen Sie doch mal die Fussgänger- und Velosituation in den Baden-Württembergischen Ortschaften mit den zürcherischen! Da liegen wir um Längen zurück, da liegen wir um viele Längen zurück. Und was ist denn gesünder als Velofahren? Und was ist denn ökologischer als Velofahren?

Im Kapitel 4 zu den Staatsstrassen einmal mehr die Wetziker Westtangente. 17 Millionen Franken kostete diese noch 2009. Im vergangenen Jahr waren es 45 bis 50 Millionen Franken und jetzt kosten die noch zu erstellenden Teile 45 Millionen Franken. Auch eine Verzögerung hat man mittlerweile erkannt. Verzichteten wir jedoch auf diese Strasse, verzichteten wir auf Kapazitätserhöhungen, verzichteten wir darauf, die Geschäfte entlang der Wetziker Bahnhofstrasse trocken zu legen, sparen wir 50 Millionen Franken plus!

Im Kapitel 5, Verkehrsmanagement, klingt es vernünftig. Technisches Verkehrsmanagement macht zusätzliche Bodenversiegelungen überflüssig, und es ist volkswirtschaftlich sinnvoll. Dass diese Anlagen aus dem Bundesagglomerationsprogramm bezahlt werden sollen, ist interessant. Es wird begründet, Kapazitätssteigerungen in diesem Sinne würden der Nachhaltigkeit folgen. Von was für welcher Nachhaltigkeit spricht man denn hier? Das einzige Nachhaltige an wachsenden Verkehrskapazitäten ist doch wohl der Schadstoffausstoss.

Es fehlt ein Kapitel 7 mit dem Titel «Übergang von nachfrageorientierten Verkehrssystemen zu angebotsorientierten Verkehrssystemen». Die Autohändler denken da schon weiter. Im *Tagi (Tagesanzeiger)* vom vergangenen Samstag liest man, dass ein namhafter Schweizer Importeur und Händler das grösste Autohaus der Schweiz an der Überlandstrasse in Dübendorf betreibt. Unmittelbar daneben soll der Giessenturm entstehen, ein Gebäudekomplex mit Geschäften und Wohnungen, der Strassenverkehr produzieren wird. Der Autohändler macht Rekurs gegen dieses Bauvorhaben mit dem Argument, die Strassen würden zu viel geflutet. Man höre sich das an: Die Fluter werden zu ersten Flutopfern. Eine Kontingentierung muss man sich andenken, ein System wie in Singapur muss man sich andenken, ein Wechsel vom nachfrageorientiertem zum angebotsorientierten System ist geboten.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Als Zürcher Oberländer möchte ich doch die Gelegenheit nutzen, auch zwei, drei positive Anmerkungen

zu machen. Strassenbauprogramme werden in der Regel eher kritisiert. Zunächst hoffe ich – und es würde mich freuen, wenn es so kommen würde –, dass die Oberlandautobahn endlich Eingang in den Netzbeschluss auf Bundesebene finden wird. Die Massnahmen, die der Regierungsrat getroffen hat, und die Signale stimmen mich doch zuversichtlich. Und im Gegensatz zu meinem Kollegen Max Homberger freue ich mich, dass die Westtangente endlich realisiert werden soll. Nach dem Kredit für die Rapperswilerstrasse ist es ein weiterer Schritt, die chronisch überlastete Durchgangssituation zu verbessern. Und als Zweites sehe ich mit Freude, dass die «Stedtli»-Umfahrung Grüningen endlich der Realisierung näher rückt, und freue mich darüber. All diese Vorhaben dürfen aber nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr muss es darum gehen, diese im Gesamtverkehrskonzept im Zürcher Oberland einzubinden, beziehungsweise dieses nicht zu vernachlässigen, wenn einzelne Elemente realisiert sind.

Im Zusammenhang mit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn – vermutlich und zu meinem Leidwesen wird das ja noch länger als zwei Jahre gehen, bis es soweit sein wird –, aber auch im Zusammenhang mit den anderen Massnahmen kommt dem Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland erhöhte Bedeutung zu. Die Agglomerationsprogramme wurden bekanntlich vom Bund initiiert. Mit ihnen sollen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur definiert und realisiert werden. Viele jetzt im Entwurf zum Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland vorliegenden und darin beantragten Massnahmen haben den Charakter von flankierenden Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrsproblems. Dabei geht es unter anderem um Ortsdurchfahrten, Umfahrungen, aber auch ums Radwegnetz, Max Homberger. Hier fordere ich den Regierungsrat auf, sich dafür einzusetzen, dass die Massnahmen mit der höchsten Priorität eingestuft werden und nicht erst in 15 Jahren realisiert werden. Neben der genannten verkehrstechnischen Entlastung geht es aber auch darum, über den Infrastrukturfonds vermehrt Mittel wieder zurück in den Kanton Zürich zu leiten, die über den Finanzausgleich abgeliefert werden. Ich danke dem Regierungsrat, wenn er sich dafür einsetzen wird.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Ich spreche zu Uster-West. Alle Jahre wieder legt uns der Regierungsrat eine revidierte Vorlage vor. Das Projekt wird deswegen nicht akzeptabler, nicht für die Natur und nicht für den Menschen. Sie wissen, die Kantonsfinanzen sehen schlecht

aus. Als konkrete Sparmassnahme für die Verbesserung der kantonalen Finanzen kann Uster-West aus dem Bauprogramm gestrichen werden. Damit sparen wir 21 Millionen Franken für ein Projekt, das überflüssig ist und das niemand vermissen wird. Wir, die Grüne-AL-Fraktion, hoffen auf die Unterstützung der sparfreudigen bürgerlichen Allianz. Das sind 21 Millionen, die wir – Sie – mit links sparen können. Sie tun niemandem weh und wir schützen dabei die Umwelt. Ich danke Ihnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ich kann nahtlos an Ornella Ferro anschliessen und sagen, sie solle doch die Vorlage richtig lesen. Wenn sie nämlich auf der ersten Seite schaut, steht da schon, dass das San10, die San10-Massnahmen, schon in der Investitionsrechnung erfüllt wurden, erreicht wurden. Und es ist schon interessant, man fragt sich immer, wo die San10-Massnahmen in andern Bereichen erreicht werden. Hier im Strassenbauprogramm werden sie erreicht, und sage und schreibe 42,4 Millionen Franken wurden gekürzt.

Ich möchte aber auch noch auf einen anderen Punkt hinweisen: Im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes ist insbesondere der Umbau der Pfingstweidstrasse SN 1.4.1, Europa-Brücke–Letten zu beachten. 6 Millionen Franken sind 2012 dafür eingestellt. Ich frage mich natürlich schon, was der Rückbau der Pfingstweidstrasse, die Verstümmelung der Pfingstweidstrasse, mit der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu tun hat. Hier haben wir eigentlich schon eine Pervertierung des Strassenbauprogramms klar vor uns, und der Auslöser ist die Stadt Zürich. Die Stadt Zürich hat auch sonst genügend Einfluss genommen auf das Ganze. Ich bin froh, dass wir im heutigen Traktandum 9 darauf zurückkommen. Zum Glück können wir zurzeit dieses Strassenbauprogramm nur zur Kenntnis nehmen. Stellen Sie sich vor, wir müssten es, wie im Strassengesetz vorgesehen, entsprechend beschliessen. Es wäre nicht nur eine morgenfüllende Debatte, wir müssten zwei Tage dafür einstellen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich habe der Diskussion interessiert zugehört. Es kam mir zwar manchmal vor wie bereits am Montagabend im Wunschkonzert, aber selbstverständlich nehme ich alle diese Voten sehr ernst und sie werden in unsere Planungen und Überlegungen ein-

fliessen. Zuerst möchte ich natürlich Markus Schaaf für seine freundlichen Worte und sein Mitgefühl danken (*Heiterkeit*).

Nein, ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen, einige Worte aus meiner Sicht als Verkehrsminister und Volkswirtschaftsdirektor – eigentlich Verkehr und Wirtschaft – an Sie zu richten. Wir reden heute vom Bauprogramm der Staatsstrassen, und es kommt mir ein wenig so vor, als ob Sie das gar nicht ernst nähmen. Sie denken «Ja, wir haben ja nicht viel zu sagen, und deshalb geht es uns nicht so nahe». Ich möchte Ihnen einfach sagen: Heute und vielleicht auch nächsten Montag – nächsten Sonntag wird das Zürcher Volk über eine wichtige Verkehrsinfrastruktur (*Flughafen-Vorlagen*) entscheiden – reden wir über die Verkehrsinfrastrukturen des Wirtschaftsraumes Zürich, unseres Raumes, für den Sie verantwortlich sind, nicht nur ich. Und wenn ich Ihnen die Zahlen an den Kopf werfe: Auf 10 Prozent der Wirtschaftsfläche dieses Landes wird der grösste Teil der wirtschaftlichen Prosperität erreicht. Wir gehören zu diesen 10 Prozent. 2010 wurde die Hälfte des Wohnraumes der ganzen Schweiz im Kanton Zürich gebaut. Und wer glaubt denn, die Antwort darauf sei, dass ein paar Velo mehr fahren oder wir ein bisschen bei den Eisenbahnen Eingriff nehmen und bei den Strassen gar nichts tun dürfen? Ich weiss, hier drin glaubt niemand an den Storch, aber glauben Sie denn, dass wir diese Verkehrsleistung, diese Mobilität, die von allen Seiten praktisch 24 Stunden gefordert wird, dass man das alles ohne ein Ächzen und Krachen und ohne Mittel abwickeln kann? Da staune ich nur. Es ächzt und kracht im Gebälk der Wirtschaft rings um uns herum. In der EU wissen sie nicht mehr, wie vorwärts und rückwärts, auch wenn sie schöne Verkehrsanlagen haben in Baden-Württemberg, Max Homberger. Sie haben enorme Probleme. Geh mal schauen in die Kommunen in Deutschland, gar nicht zu reden von den andern, von der Arbeitslosigkeit. Ich sage Ihnen, es ächzt auch im Wirtschaftsgebälk unseres Landes. Und wenn es ächzt, dann ächzt es besonders in Zürich. Darum bitte ich Sie bei all Ihren Überlegungen und politischen Positionen, diese Diskussion müssen wir führen: Wo will dieser Kanton hin? Will er seine Infrastrukturen behalten? Will er wettbewerbsfähig bleiben? Ich bin nicht gegen Velofahren, ich bin nicht gegen die Eisenbahn. Aber ich glaube, so wie Sie meinen – und das spüre ich etwas in der Diskussion, für die einen ist die Strasse das Heil und für die anderen ist sie des Teufels–, geht das nicht. Ich bedaure es ausserordentlich, dass ich überall in den Zeitungen lesen muss, dass der Kantonsrat bereits jetzt entschieden hat «Wir wollen das Strassengesetz nicht – die

einen aus diesem Grund, die andern aus dem andern Grund wir wollen das Ganze gar nicht beraten». Und beim Strassenbauprogramm sagen Sie «Ja, wir können ja nicht Einfluss nehmen». Monika Spring hat es gesagt, danke für den Hinweis, Monika Spring: Ich glaube, es ist Ihre Aufgabe, hier Spuren zu hinterlassen, auch wenn wir zwei Tage diskutieren müssen. Es geht um viel. Sonst werden wir irgendwann die Quittung bekommen. Es ist eine langjährige Planung. Auch wenn Sie jetzt noch zwei, drei Jahre nichts beschliessen, dann wird sich das nicht auswirken. Aber in zehn Jahren wird vielleicht mancher einmal sagen: «Die Zürcher hatten es in der Hand, aber sie waren nicht bereit, darüber zu diskutieren». Ich wünsche mir, dass wir im Strassengesetz – wir werden ja bald dazu kommen – nochmals alle schauen, was wir eigentlich für diesen Kanton wollen. Es geht um die Arbeitsplätze, es geht um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, es geht um unseren Wohlstand. Der ist nicht von Gott gegeben und sinkt auf den Raum Zürich hernieder, insbesondere jetzt, bei dieser Ausgangslage, die wir haben. Sie wissen es auch, unsere Ausgangslage ist: Nicht die EU, Asien ist unsere Konkurrenz. Darum bitte ich Sie, auch wenn wir diese Diskussion nicht so gern führen, weil sie mühsam und anstrengend ist, wir müssen sie führen, es ist unsere Aufgabe.

Auf die eigentliche Vorlage möchte ich nicht mehr eingehen, das hat der Kommissionspräsident hervorragend getan. Ich möchte nur noch einige Bemerkungen machen. Monika Spring, Sie haben es gesagt: Wir sollten es diskutieren. Ich hoffe, dass Sie nochmals Einfluss nehmen können. Zum Zweiten möchte ich Ihnen sagen: Ich freue mich über Ihr Votum zur Vorlage «Umfahrung Grüningen». Das ist ja auch so ein – ich weiss nicht – 20 oder 30 Jahre altes Projekt. Aber ich kann Ihnen versichern, an den Planungskapazitäten in meiner Direktion liegt es nicht, sondern es liegt daran, dass man x-mal verschiedene Varianten geprüft hat. Ich freue mich, dass jetzt die kantonale Denkmalpflege die vorgesehene Variante auch befürwortet, und bin überzeugt, dass wir hier zu einem Ziel kommen. Meine Absicht ist, in den nächsten Jahren diese Ortsumfahrungen möglichst so vorwärtszutreiben, dass man abstimmen kann oder dass man eine Lösung hat. Und wenn das Volk abgestimmt hat, dann ist Schluss oder es geht weiter. Aber wir können nicht alle Vorlagen 20 oder 30 Jahre weiterführen und immer planen und machen. Das Volk soll das letzte Wort haben, aber Sie müssen die Vorgaben dazu liefern. Ich meine, es ist nicht nur das Personal, wenn Sie sagen, das seien die Kapazitäten, sondern oft-

mals sind es Rekurse und langwierige Verfahren, die uns dazu zwingen, über die Bücher zu gehen.

Zu Andreas Hasler: Herr Hasler! (*Heiterkeit.*) Fällanden war die beste Gemeinde der Schweiz vor zwei Jahren, glaube ich. Warum? Weil gebaut wurde auf Teufel komm raus. Ich weiss es nicht, Sie wissen es sicher, Sie sind so gut orientiert, um wie viel Fällanden gewachsen ist. Sehr viel. Ich kenne Richi Hirt (*Alt-CVP-Kantonsrat Richard Hirt*), er ist lange mit mir hier im Kantonsrat gesessen. Fällanden hat mit uns die Umfahrung geplant. Der Gemeinderat hat gewechselt und jetzt will die Gemeinde diese Strasse nicht. Wir sind am Verhandeln, aber Fällanden ist ja keine Insel, sondern es gibt eine Planungsgruppe. Die möchte auch, dass etwas geschieht. Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) möchte, dass etwas geschieht, damit die Busse durchfahren können. Dann gibt es die umliegenden Gemeinden. Die möchten auch, dass etwas geschieht. Denn wir sind da nicht hinter dem Mond, sondern Fällanden ist eine der zentrumsnahen Regionen, die enorm belastet sind. Darum möchten wir eine Lösung, und die kann nicht mit dem Velo erfolgen, das ist so.

Und dann komme ich noch zum Letzten: Carmen Walker Spät (*Heiterkeit*), Frau Walker Spät – ich sage es extra (*statt Frau Walker Späh*) –, Sie haben gesagt, Sie wollen den Zürichseeweg von Wädenswil bis nach Thalwil. Also der besteht bereits bis nach Thalwil. Sie sind etwas spät dran (*Heiterkeit*). Es geht um ein kleines Stück auf der Halbinsel Au, das ist mir ausnahmsweise sehr gut bekannt. Ich kann Ihnen auch sagen und habe es in der Kommission gesagt: Mir geht es beim Seeweg darum, möglichst vielen Leuten Zugang zum See zu verschaffen. Mir geht es nicht darum, Enteignungsverfahren durchzuführen. Das kann nicht der Weg sein. Es kann sein, dass es vielleicht einmal nötig ist, aber heute ist sicher nicht der Zeitpunkt. Jetzt haben wir noch diese Initiative, den Gegenvorschlag, über die abgestimmt werden muss. Ich denke, Zielsetzung des Regierungsrates und meine Zielsetzung ist es, möglichst viel von diesem im kantonalen Richtplan eingetragenen Seeweg zu realisieren, aber auf kooperativem Weg. Damit erreichen wir etwas und die Bevölkerung hat möglichst bald etwas davon – mit Streiten erreichen wir wenig –, das muss das Ziel sein. Ich kenne noch ein gutes Stück, da wartet Philippe Kutter bereits darauf, das ist zwischen Bahnhof Wädenswil und Giessen. Da hat der Kanton noch ein Betätigungsfeld.

In diesem Sinne, ich bin extra etwas ausgeschweift: Sie haben ja jetzt das Strassenbauprogramm hinter sich, aber das Strassengesetz noch

vor sich. Ich denke, wir müssen diese Diskussion führen. Ich danke Ihnen für – wie soll ich jetzt sagen? – die Genehmigung des Strassenbauprogramms oder die Kenntnisnahme. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun wird das Wort weiter nicht gewünscht. Ich stelle somit fest, dass der Kantonsrat mit dieser Diskussion vom Bericht des Regierungsrates über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2012 bis 2014 Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt und ich entlasse Sie lieber spät als nie in die Pause, sonst ächzen Sie noch in Ihren Bänken. (*Heiterkeit.*)

7. Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttener-tunnels

Antrag der KEVU vom 13. September 2011 zur Parlamentarischen Initiative von Martin Farner

KR-Nr. [125a/2010](#)

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Am 8. November 2010 hat sich unser Rat mit 131 Stimmen für die vorläufige Unterstützung dieser Parlamentarischen Initiative ausgesprochen. Der Regierungsrat stimmt der PI in seinem Bericht vom 22. Juli 2011 zu. Im Verlauf der Beratung regte er eine Präzisierung der Standesinitiative an, was den geforderten Realisierungstermin betrifft. Die KEVU war bereits bei der vorläufigen Stellungnahme einstimmig dafür und schliesst sich nun der kleinen Textänderung an.

Die PI entstand im Vorfeld der Abstimmung vom 23. September 2010 über die Volksinitiative «Schienen für Zürich». Diese ging davon aus, dass der Brüttener Tunnel in absehbarer Zeit nicht realisiert wird, und schlug als Alternative den Ausbau der heutigen Strecke Effretikon–Winterthur, gegebenenfalls auch auf Kosten des Kantons, vor. Die Abstimmung ergab ein klares Nein zur Initiative und damit ein indirektes Bekenntnis zum Brüttener Tunnel.

In der Zwischenzeit legte der Bund die Vorlage FABI, Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, zur Vernehmlassung auf. Sie ist Teil des strategischen Entwicklungsprogramms STEP, ehemals Bahn

2030. Der Brüttenertunnel ist darin in der Dringlichkeitsstufe 1 zwar enthalten. STEP soll aber in Ausbausritten von jeweils vier bis acht Jahren realisiert werden. Im ersten solchen Schritt bis circa 2025 fehlt nun aber der Brüttenertunnel; dies trotz seiner anerkannt herausragenden Bedeutung für die Erschliessung der gesamten Ostschweiz, welche verkehrspolitisch bekanntlich bereits vor Winterthur beginnt. Der Brüttenertunnel ist bereits Bestandteil der kantonalen Richtplanung. Er ermöglicht nebst geringfügig kürzeren Reisezeiten auf dieser Teilstrecke vor allem die dringend notwendige Entflechtung von Güter-, Fern- und Nahverkehr zwischen Zürich und Winterthur.

Wegen der seit der Einreichung der PI erfolgten strategischen Planung des Bundes muss der Kanton Zürich im Verbund mit allen Ostschweizer Kantonen den Realisierungszeitpunkt 2025 mit allem möglichen Nachdruck vertreten. Die PI soll also mit dem Zusatz versehen werden, Zitat: «Der Bund wird aufgefordert, den Brüttenertunnel Variante kurz (Bassersdorf-Dietlikon–Winterthur) bis 2025 zu realisieren.» Ebenfalls muss der Bund die Finanzierung für den Bau des Brüttenertunnels sicherstellen. Die eidgenössischen Räte, hier zum Teil noch vertreten, werden sich ab Anfang 2012 mit FABI beschäftigen. Es wäre sehr zu begrüssen, wenn wir wie bei der Durchmesserlinie erneut alle – alle! – Zürcher Vertreterinnen und Vertreter in Bern gemeinsam aufträten, um dieses zentrale Zürcher Verkehrsanliegen voranzubringen. Die diesbezüglichen Anstrengungen des Zürcher Volkswirtschaftsdirektors anerkennen wir ausdrücklich und danken dafür.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, der PI mit der erwähnten Präzisierung zuzustimmen. Nur so erhält das formell schwache Instrument der Standesinitiative die notwendige politische Stosskraft. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Der Bahnkorridor Zürich–Winterthur gehört zu den meistbefahrenen Bahnstrecken in der Schweiz. Die Verbindung aus der Ostschweiz in die Agglomeration Zürich und zu weiteren Zentren ist eine der wichtigsten. Alle Züge müssen dabei das Nadelöhr zwischen Effretikon und Winterthur passieren. Das bestehende System hat in den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht beziehungsweise überschritten. Die Strecke wird neben dem Personenverkehr, Regional- und Fernverkehr auch durch den Güterverkehr sehr beansprucht. Bis 2030 wird gemäss Prognosen eine Verdoppelung der Nachfrage erwartet. Damit diese

Steigerung abgedeckt werden kann, müssen das Angebot und entsprechend auch die Bahninfrastruktur in diesem Korridor weiter ausgebaut und angepasst werden. Die Streckenführung der über 150 Jahre alten Bahnlinie zwischen Effretikon und Winterthur eignet sich wenig für diese zukunftssträchtigen Ausbauten. Die bestehende Strecke hat zahlreiche Kurven und ist für Höchstgeschwindigkeiten nur beschränkt geeignet. Am 26. September 2009 hat sich das Volk in der Abstimmung über die Volksinitiative «Schienen für Zürich» zudem klar gegen diese oberirdische Lösung und deren Finanzierung durch den Kanton Zürich ausgesprochen.

Der kurze Brüttenertunnel mit Anschluss nach Dietlikon ist im kantonalen Richtplan vorgesehen und eingetragen und stellt die zukunftsgerichtete und logische Lösung dar. Es handelt sich um eine direkte und schnelle Verbindung in das bestehende Netz. Der gesamte Güterverkehr kann auf diesem Abschnitt unterirdisch abgewickelt werden, was allein schon zu einer spürbaren Entlastung des Siedlungsgebietes von Effretikon führt. Die neu zur Verfügung stehenden Kapazitäten erlauben zudem eine gewisse Verlagerung anderer Züge, sodass die Zugsdurchfahrten in Effretikon deutlich gesenkt werden.

Der Bundesrat anerkennt inzwischen die stichhaltigen Vorteile der Tunnelvariante. Der Bundesrat soll sich konkret zur Finanzierung des Brüttenertunnels äussern. Es steht zweifelsfrei fest, dass es nicht zu einer weiteren Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen kommen darf. Der Ausbau des nationalen Eisenbahnnetzes ist eine klare Aufgabe des Bundes. Der Kanton Zürich, Volk und Gemeinden kämpfen weiter für den Brüttenertunnel. Der Bundesrat anerkennt somit die inhaltliche sowie die terminliche Wichtigkeit dieser Ausbaumassnahme und nimmt klar Stellung zum künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur in diesem Korridor. Über den genauen Umsetzungszeitpunkt äussert sich der Bundesrat jedoch nicht. Der Bundesrat will dem Parlament jeweils alle vier bis acht Jahre die verschiedenen Ausbauschritte vorlegen, der Präsident hat dies bereits erwähnt. Angesichts der jüngsten Entwicklung auf Bundesebene ist der Wortlaut der Standesinitiative zu präzisieren. Betreffend der Umsetzung und Inbetriebnahme stellt die alte Standesinitiative keine klare terminliche Forderung, sodass auch hier eine Erledigung des Geschäftes vor der Behandlung in den eidgenössischen Räten droht. Aus Sicht der Nachfrageentwicklung wäre daher eine Präzisierung und Ergänzung im Sinne der Kommission wünschenswert.

Zusammenfassend unterstützen wir von der FDP die PI nach wie vor. Machen Sie das Gleiche und zeigen Sie damit klar Flagge und senden Sie ein klares Signal nach Bern. Danke.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene ist eine unserer grossen Aufgaben dieses Jahrzehntes. Schaffen wir es nicht, den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr markant zu erhöhen, sind die gesteckten Umweltziele wohl kaum zu erreichen. Die Strecke Zürich-Winterthur gehört zu den meistbefahrenen in der ganzen Schweiz, sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene. Ziel muss deshalb gerade hier eine verstärkte Verlagerung vom Auto auf die Bahn sein. Bereits heute wird in den Stosszeiten jedoch die Kapazitätsgrenze des Bahnnetzes erreicht. Ein Ausbau der Strecke ist daher unumgänglich, umso mehr, weil man bis 2030, wie bereits gehört, von einer Verdoppelung der Nachfrage ausgeht. Darüber, welche Ausbauvariante die beste ist, lässt sich ja bekanntlich streiten. Im Herbst 2009 hat das Stimmvolk jedoch entschieden, dass es den Brüttenertunnel dem Ausbau der bestehenden Strecke vorzieht. Die Mehrheit der Fraktion der Grünen und AL stimmt daher dem Antrag der KEVU zu. Denn nur wenn wir in Bern weiter Druck aufsetzen, haben wir eine Chance, dass der dringend nötige Ausbau innert nützlicher Frist realisiert werden kann.

Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau): Die Probleme sind bekannt: Die Bahn wird immer mehr und mehr Opfer ihres eigenen Erfolges. Auf stark frequentierten Strecken sind Sitzplätze während Spitzenzeiten Mangelware. Pannen an der Infrastruktur haben bisweilen weitgreifende Auswirkungen. Der Handlungsbedarf ist erkannt, die Finanzen aber sind immer wieder knapp. Auch wenn dem so ist und es in diesem Rat immer wieder heisst, dass Standesinitiativen aus Zürich es schwer haben in Bern, so gilt es in dieser Sache des Brüttenertunnels erst recht, mit diesem politischen Mittel vorstellig zu werden. Denn dank dem Brüttenertunnel können sowohl die Zentren innerhalb des Metropolitanraums Zürich besser angebunden werden als auch die Verbindungen zu anderen Metropolitanräumen gestärkt werden. Der Zürcher Verkehrsverbund beurteilt den Brüttenertunnel aus Sicht des täglichen Pendlerverkehrs zudem ebenfalls als die beste Lösung. Der Taktfahrplan, wichtiges Qualitätsmerkmal unseres Bahnsystems lässt sich auf der Achse Zürich-Flughafen-Winterthur-Sankt Gallen nur

mit dem Brüttenertunnel sinnvoll weiterentwickeln. Die Strecke Zürich–Sankt Gallen liesse sich sonst nur bei Auslassung des Flughafens in weniger als 60 Minuten bewältigen. Die für Winterthur, Wil und Sankt Gallen wichtige Fahrzeitverkürzung in Richtung Flughafen ist nur mit dem Brüttenertunnel realisierbar. Für Winterthur beträgt die Zeitspanne rund einen Fünftel der Fahrzeiten. Und aus betrieblicher Sicht ist eine störungsfreie Alternative zum hochwasser- und erdrutschgefährdeten Streckenabschnitt bei Kempththal von hoher Priorität. Heute wäre bei einer Streckenblockierung in Kempththal oder Effretikon die gesamte Nordostschweiz vom Metropolitanraum Zürich abgeschnitten. Es braucht den Brüttenertunnel auch, um diese Schwachstelle zu eliminieren.

Die BDP wird dem Antrag der KEVU zustimmen und ich hoffe, Sie tun es auch.

Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon): Die Argumente liegen auf dem Tisch beziehungsweise auf der Schiene. Es gibt drei Hauptargumente, die für diese Standesinitiative sprechen. Erstens: Der Bund anerkennt die Wichtigkeit des Vorhabens mit der Aufnahme im STEP. Zweitens: Der kurze Brüttenertunnel mit Anschluss nach Dietlikon ist im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragen und stellt die zukunftsgerichtete Lösung dar. Drittens: Die Streckenführung der mehr als 150 Jahre alten Bahnlinie zwischen Effretikon-les-Bains und Winterthur ist am Limit. Alle drei Minuten passiert ein Zug Effretikon. Regional-, Fern- und Güterverkehr drängen durch dieses Nadelöhr. Wir tragen schon die ganze Last der Ostanflüge. Einmal ist die Schmerzgrenze der sich kumulierenden Lärmquellen erreicht. Mit dem Brüttenertunnel besteht zudem eine Alternativroute im Falle von Störungen und entlastet die lärmgeplagte Bevölkerung entlang der heutigen Streckenführung. Die Vorteile für die gesamte Ostschweiz, nicht nur für Effretikon und den Kanton Zürich, sind offensichtlich. Bitte stimmen Sie dem Geschäft zu.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Dies ist eine der wenigen Standesinitiativen, die eine grosse Berechtigung hat und auch die möglichst geschlossene Unterstützung des Standes Zürich verdient. Wir haben nach dem Ausbau der vierten Teilergänzung eine Lösung, welche bei den momentan drängendsten Kapazitätsproblemen Abhilfe schafft. Das ist zwar so, aber der Brüttenertunnel ist dennoch dringend nötig.

Er bringt zwar, wie von den einen behauptet, nicht die grosse Reisezeitverkürzung, ist aber dennoch das Projekt, welches alle bisherigen Projekte nicht als Planungsleichen übrig lässt. Der Brüttenertunnel ist das Projekt, das Zukunft hat, davon sind wir überzeugt. Davon profitieren über Winterthur hinaus die Ostschweiz und auch die Fernverbindungen über unsere Landesgrenze hinaus. Nicht zuletzt – und das sei hier auch gesagt – bringt es sehr viel für die lärmgeplagte Bevölkerung entlang der bisherigen Schienen von Winterthur nach Zürich.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir Grünliberale stehen für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein. Für uns ist klar, dass die Infrastruktur dort ausgebaut werden muss, wo wir Kapazitätsengpässe haben. Und zwischen Zürich und Winterthur haben wir unbestrittenmassen einen solchen Engpass. Wir waren gerade auch deshalb für eine möglichst rasche und möglichst günstige Behebung dieses Engpasses und haben deshalb die Volksinitiative «Schienen für Zürich» unterstützt und waren gegen die Standesinitiative, auch weil wir ohnehin Standesinitiativen sehr skeptisch gegenüberstehen. Wir stehen weiterhin für mehr Schienen für Zürich ein. Und jetzt, wo die oberirdische Lösung gescheitert ist, unterstützen wir diese Standesinitiative, gerade auch mit dem neuen Wortlaut, der von der Regierung vorgeschlagen wurde, der sowohl den Realisierungshorizont als auch die Kostenübernahme durch den Bund klärt. Wir werden also diese Standesinitiative jetzt und heute einstimmig unterstützen, ohne uns aber Illusionen zu machen, ohne zu glauben, dass diese Standesinitiative mehr bewirkt als das stetige Wirken unserer Vertreter in Bern und unserer Regierung, wenn sie nach Bern geht. Die Standesinitiative heisst wieder einmal nicht mehr als «Wir wollen und wir brauchen einen Kapazitätsausbau – jetzt in Form des Brüttenertunnels». Angesichts der unklaren Situation bezüglich Finanzierung, wenn wir nochmals daran denken, wie viele unterschiedliche Programme es zum Ausbau der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gab – Bahn 2000, Bahn 2030, FABI, STEP und so weiter – und wie sie sich in den letzten Jahren abgewechselt haben mit dem Brüttener drin, dem Brüttener draussen, dem Brüttener wieder drin, dann ist diese Standesinitiative einfach ein weiterer, hoffentlich vielleicht doch gewichtiger Wunsch eines weiteren, wenn auch wirklich wichtigen Kantons nach Bern. Danke.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Dass ausgerechnet unsere Sparparteien diesen Vorstoss lancieren, ist für mich sehr überraschend, denn der Kanton Zürich müsste etwa 800 Millionen Franken an den Tunnel beisteuern. Auch der Bund muss Wünschbares von Notwendigem trennen und ist vom Tunnel abgerückt. Die Bahnverantwortlichen merkten erst kürzlich, dass der Bau und der Unterhalt der bisherigen und geplanten Bahnprojekte NEAT (*Neue Eisenbahn-Alpentransversale*) viel teurer werden, als bisher angenommen, und deshalb muss abgespeckt werden. Ein Spurausbau zwischen Effretikon und Winterthur wäre bis 2018 möglich, im Gegensatz zum Brüttenertunnel, den unsere Enkel im Jahr 2060 einweihen dürfen. Das sind alles Gründe, die die EDU dazu bewogen haben, diese Standesinitiative nicht zu unterstützen. Danke.

Peter Stutz (SP, Embrach): Inhaltlich sind die Vorzüge des Brüttenertunnels dargelegt, dazu will ich mich nicht mehr weiter äussern. Es ist gut, dass auch die Sparparteien mitmachen bei diesem Ausbau. Es ist ein verantwortungsvolles, zukunftsgerichtetes Agieren. Zu unterstreichen gilt es aus meiner Sicht doch noch, dass wir uns mit Überzeugung für die Umsetzung des Brüttenertunnels in Bern mit dieser Standesinitiative einsetzen können. Der Kanton Zürich hat gerade auch bei der Durchmesserlinie eindrücklich aufgezeigt, wie massgebend sich unser Kanton für die Umsetzung von Projekten einsetzt, die für ihn wichtig sind. Und so werden wir mit einer guten Glaubwürdigkeit mit dieser Standesinitiative vorstellig werden. Die SP unterstützt die KEVU-Variante in diesem Antrag.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir wurden mehrfach angesprochen als Sparparteien, zuletzt im Votum von Peter Stutz. Er hat auch von Glaubwürdigkeit gesprochen. Nun wollen wir doch ein bisschen auf die Glaubwürdigkeit anderer Parteien schauen: Es waren die SP, die Grünen und die Grünliberalen, die «Schienen für Zürich» wollten – unbedingt und natürlich sofort. Es waren sie, die die Abstimmung vor dem Zürcher Volk verloren haben, die ihre Glaubwürdigkeit nachher verloren haben, als sie gesagt haben «Ja, die zweitbeste Variante wollen wir auch unterstützen». Und jetzt sind sie es, die sich diesen Erfolg, die Standesinitiative, wenn man nach Ruedi Lais gehen kann, auf die Fahne schreiben wollen. Es ist schon interessant, wie man vom Saulus zum Paulus wird. Wir haben von Anfang an gesagt, dass die

Tunnellösung den Vorrang hat. Wir haben das klar kundgetan bei «Schienen für Zürich» und wir haben auch ganz klar gesagt, dass dieses Vorhaben eine Sache des Bundes ist. Bahninfrastrukturen zu bauen und zu unterhalten ist Sache des Bundes und nicht des Kantons. Ich möchte Sie bei anderen Vorlagen auch bitten, daran zu denken, dass das Sache des Bundes ist, genau wie der Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur. Ernst Stocker hat in seinem Votum zum Bauprogramm der Staatsstrassen die Wichtigkeit der Infrastrukturen unterstrichen. Und hier muss man auch wieder die Wichtigkeit der Bahninfrastruktur in den Vordergrund stellen.

Die SVP hat sich nie verleugnet und nie gebogen. Wir haben auch nie gesagt, wir wollten es bezahlen, sondern wir haben immer gesagt: Der Bund ist zuständig für die Infrastruktur, der Bund plant den FABI, den Ausbau der Bahninfrastruktur. Und wenn ich mich richtig erinnere, dann hat der Volkswirtschaftsdirektor – es ist noch nicht so lange her – ganz klar Stellung zum FABI bezogen, dass er nicht glücklich ist, was dort alles passieren sollte. Denn der Bund will im FABI noch weitergehen, als nur ein bisschen Geld verteilen. Er will auch in unser S-Bahn-System eingreifen, er will dort auch den Player spielen, und das wollen wir nicht. Darum sei hier gesagt: Wir unterstützen diese Standesinitiative. Zwei von unseren Leuten waren ja auch unter den Initianten, das muss man auch sagen. Es ist also klar, dass wir uns nicht verbiegen. Wir sagen dem Bund aber auch: Wenn er das macht, muss er die Finanzierung sicherstellen. Er kann dann nicht sagen «Lieber Kanton Zürich, Motor des Wirtschaftsstandortes, du bezahlst dann noch so und so viel mit», das geht nicht.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich haben wir hier ein Geschäft vor uns, das genau wieder in das Gleiche hineingehört wie das vorherige: Es geht um Infrastrukturanlagen in unserem Kanton. Und erfreulicherweise stelle ich fest, dass das ganze kantonale Parlament einhellig einer Meinung ist. Ich hoffe, dass wir mit dieser Standesinitiative das in Bern auch rüberbringen können. Auch ich bin der Meinung, dass Standesinitiativen wahrscheinlich nicht die eleganteste Waffe sind, die Zürich einzusetzen hat, aber sie sind eine. Und die Standesinitiative gehört in das Konzert, das wir einsetzen; einerseits, so hoffe ich, über unsere Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier und andererseits von Regierungsseite, damit man diesen Brüttenertunnel doch vorzieht und zur Kenntnis nimmt, dass der nicht nur für Zürich ist, sondern für die ganze Ostschweiz. Da stehen auch die anderen

Kantone hinter unseren Forderungen, das haben wir auch bei der Abgabe der Verkehrsforderungen der Metropolitankonferenz so darlegen können. Sie müssen einfach sehen: Zürich generiert die Hälfte aller Regionalverkehrseinnahmen der SBB. Das gibt uns wieder eine ganz spezielle Stellung, das erfahre ich momentan bei den Verhandlungen rund um FABI. Wir haben ja recht scharf gegen die Vorlage des Bundes geschossen, weil wir ganz klar der Meinung sind, dass die Infrastrukturaufgaben der Bahn zum Bund gehören. Sie sollen nicht an die Kantone übertragen werden können. Sie kennen den Streit ums Geld. Es ist uns gelungen, da jetzt etwas herunterzukommen. Momentan redet man von einer kleineren Summe, mit der sich die Kantone beteiligen sollten. Aber andererseits bei unseren Aufforderungen bezüglich der Mitwirkung und der objektbezogenen Kredite sind wir in einer schwierigen Phase, weil jetzt Zürich – das sehen wir – gleichgestellt wird und eine gleich starke Stimme hat wie zum Beispiel ein kleiner Kanton mit 50'000 Einwohnern. Das sind ganz andere Ausgangslagen. In Bern nimmt man das zur Kenntnis, aber wir müssen jetzt schauen, dass diese Vorlage so gestaltet werden kann, dass das, was wir im Kanton Zürich erreicht haben, nicht gefährdet wird, sondern dass wir das, was wir hier drin jeweils beschliessen mit den Grundsätzen über den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich so weiterentwickelt werden kann. In diesem Sinne freue ich mich über die Einigkeit zur Standesinitiative und bitte Sie, diese zu unterstützen. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 157 : 8 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Parlamentarischen Initiative 125/2010 mit abgeänder-

tem Wortlaut zuzustimmen und eine Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels einzureichen. Der Regierungsrat wird mit der Einreichung der Standesinitiative beauftragt.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Bewilligung von Beiträgen an die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing für 2012 bis 2015

Antrag des Regierungsrates vom 24. August 2011 und gleichlautender Antrag der WAK vom 25. Oktober 2011 [4822](#)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ziffer I untersteht gemäss Artikel 56 der Kantonsverfassung der Ausgabenbremse.

Eintretensdebatte

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die Beiträge für die Greater Zurich Area Standortmarketing, GZA, wurden vom Kantonsrat in der Vergangenheit jeweils für vier Jahre beschlossen, letztmals Ende 2006 für die Jahre 2007 bis 2010. Weil Ende 2010 die Eckwerte der Neuausrichtung der GZA zwar beschlossen, aber noch nicht umgesetzt waren, hat der Regierungsrat als Übergangslösung in eigener Kompetenz einen Beitrag von 1'880'000 Franken für das Jahr 2011 bewilligt. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen mit zwölf gegen drei Stimmen, die jährlichen Beiträge von 2,06 Millionen Franken für die Jahre 2012 bis 2015 an die Standortmarketing-Organisation GZA zu bewilligen.

Die Kommissionsmehrheit ist zur Überzeugung gelangt, dass eine überregionale Zusammenarbeit im internationalen Standortmarketing wirkungsvoller ist als ein Alleingang. Internationale Unternehmen überprüfen alle drei bis fünf Jahre ihre Standorte und sind daher jederzeit auf kompetente Ansprechpartner angewiesen. Wer im Wettbewerb erfolgreich sein will, muss zuallererst über gute Rahmenbedingungen verfügen. Damit man aber wahrgenommen wird, muss man Flagge zeigen und seine Vorzüge aktiv bekannt machen. Alle bedeutenden Wirtschaftsräume verfügen zum Teil über deutlich grössere Organisationen und erheblich umfangreichere Ressourcen. Die Aufgabenteilung, namentlich zwischen dem Kanton, der GZA und der OSEC (*Schweizerische Zentrale für Handelsförderung*) hat in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen und Fragen Anlass gegeben. Zusammen mit der Neuausrichtung der GZA wurden auch die Schnittstellen der verschiedenen im Bereich der Standortförderung tätigen Akteure geklärt. Damit will man in Zukunft die Effizienz und

Wirkung aller beteiligten Organisationen steigern. Die Erwartungshaltung – unter anderem auch der WAK – ist diesbezüglich gross. Alle involvierten Akteure sind nun gefordert, den Absichten Taten und entsprechende Ergebnisse und Erfolge folgen zu lassen.

Mit der strategischen Neuausrichtung fokussiert die GZA primär auf die Zielmärkte China und USA. Bei den anvisierten Firmen stehen Präzisionstechnologie-Unternehmen vor allem aus der Maschinen-, Cleantech- und Medtech-Industrie im Vordergrund. Zudem gilt ein spezielles Interesse international tätigen Unternehmen, insbesondere aus den Bereichen Information, Kommunikation und Life-Science, die einen europäischen Hauptsitz suchen. Der WAK ist es wichtig, dass diese Unternehmen auf qualitatives Wachstum setzen und es sich um operative Hauptsitze und nicht lediglich um Holding-Gesellschaften handelt.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen mit zwölf zu drei Stimmen, dem Objektkredit von 8,24 Millionen Franken für die Jahre 2012 bis 2015 zuzustimmen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Alle bedeutenden Wirtschaftsräume verfügen zum Teil über deutlich grössere Organisationen und dementsprechende Mittel. Die Aufgabenteilung zwischen Kanton und GZA, die in der Vergangenheit zu grossen Unstimmigkeiten geführt hatte, ist in der Zwischenzeit bereinigt worden. Man hat das Gefühl, dass die GZA jetzt gut aufgestellt ist, und die Zusammenarbeit mit der kantonalen Wirtschaftsförderung jetzt funktioniert. Wir werden die GZA aber genau im Auge behalten, um sicherzustellen, dass die Verbesserungen auch nachhaltig sind. Unter diesen Umständen vertreten wir die Auffassung, dass im schwierigen internationalen Umfeld die gut 2 Millionen Franken, die jährlich dafür aufgewendet werden sollen, sehr gut investiertes Geld sind. Die jährlich gut 2 Millionen entsprechen im Übrigen 1.50 Franken pro Einwohner. Auch sind wir überzeugt, dass ein gemeinsamer Auftritt mit einer funktionstüchtigen GZA wirkungsvoller sein wird als ein Alleingang. Selbstverständlich sind wir uns bewusst, dass nur dank guter Rahmenbedingungen die GZA auch in Zukunft Unternehmen und damit auch Arbeitsplätze gewinnen kann. Die GZA ersetzt die Rahmenbedingungen, die der Kanton zur Verfügung stellen muss, also nicht.

Die SVP unterstützt den Objektkredit von 8,24 Millionen Franken für die Stiftung GZA für den Zeitraum 2012 bis 2015. Besten Dank.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Natürlich könnte man die Auffassung vertreten, dass der vorzügliche, einzigartige geografische Standort Zürich im Schweizer Mittelland mit funktionierendem Grund- und Hochschulsystem sowie mit einem im Vergleich mit andern europäischen Standorten günstigen Steuerklima in unmittelbarer Nähe zu den Steueroasen Schwyz und Zug für die Ansiedlung ausländischer Gesellschaften und vor allem auch für ihre Führungskräfte schon eine genügend starke Attraktion darstellt, sodass keine weiteren Anstrengungen seitens der Verwaltung mit Steuergeldern gerechtfertigt wären. Auch könnte man sich fragen, ob nicht diejenigen Marktteilnehmer, wie Steuer- und Wirtschaftsberater oder Wirtschaftsanwaltskanzleien, die am stärksten von der Ansiedlung ausländischer Firmen profitieren, die Ansiedlungswerbung auch bezahlen sollten. Auch die Statistik bezüglich Zuwanderung mit Begleiterscheinungen wie Wohnungsmangel, verschärfte Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt wäre geeignet, die Auffassung aufkommen zu lassen, dass zusätzliche Marketinganstrengungen im Ausland überflüssig wären.

In der Kommission wurde bezüglich der Nachhaltigkeit der Ansiedlungsbemühungen der GZA debattiert. Dabei zeigte sich, dass die Prioritäten unterschiedlich gesetzt werden und unterschiedliche Nachhaltigkeitskriterien im Vordergrund stehen. Die SP fordert von Unternehmungen, die zu uns kommen, dass sie sich im Raum Zürich dauerhaft ansiedeln wollen und dadurch nachhaltige Arbeitsplätze schaffen, sodass auch nachhaltige Steuererträge generiert werden. Für die Grünen stand die ökologische Nachhaltigkeit stärker im Fokus. Dazu konnte seitens der GZA sowie der Verwaltung kein gültiger Nachweis aufgezeigt werden. Trotzdem ist die SP bereit, den Betriebsbeitrag an die GZA für weitere vier Jahre zu sprechen; dies vor allem deshalb, weil wir es als wichtig erachten, dass die Region Zürich auch in Zukunft im stärker werdenden Standortwettbewerb bestehen kann. Um dies sicherzustellen sind Anstrengungen notwendig. Und es macht Sinn, wenn die Tätigkeit der Standortmarketing- und Wirtschaftsförderungs-Organisationen zugunsten ausländischer Interessen aufeinander abgestimmt werden.

Der neue Vorsitzende der GZA, Alt-FDP-Kantonsrat Balz Hösly, konnte uns bezüglich Neuausrichtung der GZA-Strategie mit ihrer

Akquisitionsarbeit auf wenig wertschöpfungsintensive, nachhaltige und innovative Branchen in den wichtigsten Märkten überzeugen. Mit einer partnerschaftlichen Kooperation zwischen den Kantonen, dem Bund und den Städten könne mehr erreicht werden, als wenn jeder für sich allein handle. Für die Stadt Zürich ist es auch wichtig, die Abhängigkeit der Steuererträge von der Finanzdienstleistungsbranche im Sinne eines Klumpenrisikos etwas zu vermindern und auf weitere Branchen zu verteilen, sodass die GZA Sinn macht. Wenn ich jedoch die Grössenordnung des zu sprechenden Betrags in Betracht ziehe, dann muss ich etwas schmunzeln: Ich kenne Wirtschaftsanwälte, die jährlich 1 Million Franken verdienen, sodass der heute zu sprechende Betrag von 2 Millionen Franken jährlich leicht von den Branchen, eben Steuer- und Wirtschaftsberater, die am meisten von dieser Neuansiedlung von Firmen profitieren, auch gesprochen werden könnte. Es macht vermutlich trotzdem Sinn, dass die öffentliche Hand mit ihren Vertretern, wie dem Vorsteher der Direktion oder der SP-Stadtpräsidentin Corine Mauch, eine öffentliche Kontrolle der Tätigkeit der GZA wahrnehmen und somit auch Einfluss genommen werden kann. Ich fordere Sie daher auf, den Unterstützungsbeitrag für die nächsten vier Jahre zu sprechen. Danke vielmals.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird dem Beitrag zustimmen, auch wenn ich nicht verhehlen kann, dass es in der Fraktion gewisse Vorbehalte gab. Wir sind uns einig, dass es grundsätzlich eine Standortförderung braucht, und zwar eine überregionale Standortförderung. Denn wenn man in vernetzten Systemen zusammen mehr erreichen kann, dann ist das immer positiv. Die Frage drehte sich aber vor allem darum: Wer soll es machen und wie soll es geschehen?

Wie gesagt, für Standortmarketing sprechen wir uns auf jeden Fall aus. Zürich als Wirtschaftsmotor hat ein sehr grosses Potenzial, und dieses gilt es vor allem durch Neuansiedlungen auch weiter zu erschliessen und zu stabilisieren. Es ist wirklich in unser aller Interesse, wenn dieses System weiterlaufen kann und wenn weiterhin Neuansiedlungen in Zürich erfolgen. International darf Zürich nicht den Anschluss verlieren, und ein Standortmarketing trägt dazu bei, dass sich der Wirtschaftsraum gesteuert entwickeln kann – wir haben gehört, wo die GZA ihre Schwerpunkte setzen will – und vor allem dass der Standort eben auch vielfältig bleibt. Dies schafft und erhält auch in Zukunft Arbeitsplätze.

In unserer Fraktion bestand eine gewisse Skepsis darüber, ob die GZA die richtige Organisation sei, respektive ob der Staat daran beteiligt bleiben sollte oder ob die Standortförderung nicht besser gänzlich Privaten übertragen werden sollte. Es war uns aber klar, wie gesagt, dass wir diesen Beitrag sprechen wollen, dass wir aber in Zukunft darauf schauen werden, ob die Schnittstellen geklärt sind, also sowohl zwischen Privaten und der öffentlichen Hand als auch zwischen den verschiedenen Beteiligten in dieser GZA. Es ist so, dass die GZA-Vertreter und auch der Volkswirtschaftsdirektor die neue Strategie der GZA sehr überzeugend darlegten. Wir haben wirklich Vertrauen darin, dass man mit dieser Strategie in den nächsten vier Jahren viel erreichen kann. Im Übrigen muss man natürlich auch sagen, das wurde auch schon erwähnt: Man muss die Relationen richtig sehen. Wir müssen sehen, über welchen Betrag wir hier diskutieren. Es ist tatsächlich so, dass man diese Investition machen soll und auch guten Gewissens machen kann. Wichtig ist uns, dass die PPP, also die Public Private Partnership, auch in Zukunft gut funktioniert. Wir haben Vertrauen darin, dass dieses Miteinander zwischen öffentlicher Hand und Privaten die besten Resultate zeitigen wird. Längerfristig, also eben über diese vier Jahre hinaus, wird sich weisen, ob die Strategie richtig ist, ob es funktioniert. Wir werden die Tätigkeit der GZA weiterhin beobachten und dann nach vier Jahren Bilanz ziehen, sind aber zuversichtlich, dass man sich nun auf dem richtigen Weg befindet. Wir werden in diesem Sinne dem Beitrag zustimmen.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Wir Grünen/AL-Leute haben die regierungsrätliche Vorlage zur GZA ausführlich besprochen und aus verschiedenen Blickwinkeln beurteilt. Folgende Ebenen wurden besonders beleuchtet: Erstens die Ziele der Wirtschaft aus grüner Sicht, zweitens Sinn und Zweck des Standortmarketings und drittens das neue Konzept der GZA. In meinen Ausführungen halte ich mich an diese Beurteilungskriterien.

Erstens: Ziele der Wirtschaft aus grüner Sicht. Die Grünen fordern und fördern eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Dabei sind alle Kriterien von Nachhaltigkeit, lieber Thomas Marthaler und lieber Arnold Suter, gewichtig in alle Entscheidungsprozesse miteinzubeziehen. Wir wollen eine Wirtschaft, die ökologisch, sozial und ökonomisch langfristig im Gleichgewicht ist, ohne unseren Nachkommen zu schaden. Diese Form von Wirtschaft bekennt sich zu qualitativem Wachstum und nicht zu Wachstum auf Kosten der Menschen dieser

Welt und/oder der Umwelt. Wir verurteilen die Ansiedlung von Unternehmen im Kanton Zürich, die sozial und ökologisch ausbeuterisches Geschäftsgebaren an den Tag legen. Der Anspruch der Nachhaltigkeit bezieht sich nicht nur auf die Tätigkeiten des Unternehmens in der Schweiz, sondern auch im Ausland. Es genügt also nicht, wenn hier das Management einer Firma sozial, ökonomisch und ökologisch korrekt arbeitet. Wir verlangen dieses Geschäftsgebaren auch für die Auslandstätigkeiten. Unakzeptabel sind damit Ansiedlungen von Firmenspitzen im Metropolitanraum Zürich, die zum Beispiel in Afrika Eukalyptus-Plantagen betreiben, die den Boden auszehren und die Erosion fördern, und so weiter. Bezüglich der GZA-Vorlage, die zum Ziel hat, neue Unternehmen im Wirtschaftsraum Zürich anzusiedeln, sind unserer Meinung nach diese Kriterien zu wenig sorgfältig ausgearbeitet. Wie sollen zum Beispiel chinesischen Firmen, die hierher kommen sollen, diesbezüglich geprüft werden? Wir Grünen werden die Tätigkeit der GZA genau im Auge behalten und ihre Leistungen daran messen, ob die Unternehmen, die hierher kommen, nachhaltig wirtschaften.

Zweitens: Sinn und Zweck von Standortmarketing. Es leuchtet ein, dass die Standortqualität des Wirtschaftsraums Zürich nicht einfach so in der Welt bekannt ist. Zürich bietet eine ausgezeichnete Lebensqualität, einen funktionierenden und ausgebauten ÖV, örtliche Nähe zu wichtigen Partnern und Partnerinnen, politische und wirtschaftliche Stabilität und ist leider zu steuergünstig. Kein Unternehmer und keine Unternehmerin träumen vom schönen Zürichsee und kommen deshalb hierher. Es braucht für einen solchen Standortentscheid proaktives Vorgehen in Zürich, Kommunikation über unsere Ressourcen, also Standortmarketing. Es macht auch Sinn, diese Art der Werbung nicht nur für den Kanton, sondern für den Metropolitanraum Zürich zu entwickeln und deshalb andere Kantone und Private mit aufs Boot zu holen. Die PPP-Lösung, an der mehrere Kantone und Private mitwirken, ist hier also eine gescheite Geschäftsform und keine nur den kantonalen Stellenplan entlastende Auslagerungsmassnahme.

Drittens: neues Konzept der GZA. Die GZA hat in einem Höllentempo ein neues, in sich stimmiges Konzept vorgelegt, das die Probleme der Vergangenheit, die ich hier nicht weiter ausführe, anpackt. Das ist ein Effort, der ein grosses Kompliment verdient. Selbstverständlich gibt es Dinge im Konzept zum Kritisieren, ich nenne nochmals die wichtigsten. Erstens: Nachhaltigkeitskriterien wurden zu wenig gewichtet. Quantität wird höher bewertet als Qualität. Zweitens: Die

Leistungsmessung ist zu wenig exakt. Es ist zum Beispiel nicht möglich zu sagen, wie viele Unternehmen, die einen Standortwechsel prüfen, wegen der GZA-Intervention nach Zürich kommen. Drittens: Die Schnittstellen mit der OSEC und der kantonalen Wirtschaftsförderung wurde als Nahtstelle konzipiert, was positiv zu vermerken ist. Dieses Modell basiert aber auf der Annahme von guter Zusammenarbeit. Es ist eine Schönwettervariante, die ausser Acht lässt, dass es ab und zu Sand im Zusammenarbeitsgetriebe, zum Beispiel Konkurrenzgebaren, geben könnte. Überlegungen dazu wurden nicht schriftlich festgehalten.

Die Fraktion der Grünen und der AL hat aufgrund der vorgestellten Analyse entschieden. Dieser Entscheid ist sehr knapp ausgefallen. Die Mehrheit ist für die GZA-Kredite, ich vertrete sie hier. Lilith Hübscher wird für die grosse Minderheit reden. Meiner Meinung nach sind beide Entscheide vertretbar. Die Zustimmung ist aber eine Sache des Fairplays gegenüber der GZA. Wir haben versprochen, dass wir sie in ihrem Bemühen unterstützen, wenn ein in sich stimmiges und verantwortbares Konzept ihrer Arbeit zugrunde liegt. Dieses Ziel wurde erreicht. Es ist nicht fair, jetzt neue Spielregeln festzulegen. Stimmen Sie deshalb der regierungsrätlichen Vorlage zu.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Bevor ich das Wort der grossen Minderheit der Grünen-AL-Fraktion gebe, möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass nachher eigentlich noch ein grosses Geschäft anstehen würde, nämlich die zweiten Lesung des Strassengesetzes, aber die Zeit läuft ein bisschen davon. Deshalb mache ich Ihnen beliebt, dass wir die zweite Lesung des Strassengesetzes am nächsten Montag, 28. November 2011, wie auf dem gelben Zettel, auf der Vorschau ja vorgesehen, am nächsten Montagnachmittag beraten werden und heute nach diesem GZA-Traktandum mit Traktandum 11 folgenden, so wir denn überhaupt so weit kommen, weiterfahren werden. Sie sind mit diesem Vorgehen beziehungsweise mit der Absetzung des Traktandums Strassengesetz einverstanden. Ich danke Ihnen. Damit gebe ich das Wort der grossen Minderheit der Grünen-AL-Fraktion.

Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur): Danke für das Wort. Ich rede für den Teil der Grünen Fraktion, der diese Vorlage ablehnt, sei es, dass die Finanzierung nicht überzeugt, die Doppelstruktur oder die strategische Neuausrichtung, oder sei es die Meinung, dass GZA

und Wirtschaftsförderung generell verzichtbar sind, da die Summe der Standortqualitäten entscheidend ist. In der Tat sind die 714 geschaffenen Arbeitsplätze über die letzten vier Jahre und auf alle acht GZA-Kantone verteilt, nicht der grosse Wurf. Das war ja ein Grund, warum der Kanton Aargau, der zweitgrösste Zahler der GZA, ausgestiegen ist, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmte. Dieses Geld fehlt nun. Es ist ja so, dass Kantone und Gemeinden rund 80 Prozent an die GZA zahlen, die Privaten hingegen gerade mal 20 Prozent. Das ist ein «Unverhältnis», bei dem sich der Regierungsrat Zeit lassen will, indem er einen anderen Kostenschlüssel längerfristig – längerfristig! – anpacken will. Eine leistungsorientierte Finanzierung der GZA ist aber ein Gebot der Stunde, scheint mir nur fair und überfällig, denn schon die seinerzeit vom Stiftungsrat eingesetzte Arbeitsgruppe «Hofmann» empfahl dieses Finanzierungsmodell. Ein weiterer Bereich der Verbesserungsempfehlungen war die Forderung, dass die an der Finanzierung beteiligten Kantone einen grösseren Einfluss auf die Strategie haben sollten; auch das ein absolutes Must. Und es ist schon alarmierend, dass diese Vorschläge im Stiftungsrat nicht mehrheitsfähig waren, was wiederum mit den Strukturen und Kompetenzzuteilungen zu tun hat und zudem alles andere als partnerschaftlich ist, anders als wir das in der Weisung vonseiten der GZA immer wieder hören. Logisch, dass der Präsident der Arbeitsgruppe, Doktor Urs Hofmann, Regierungsrat des Kantons Aargau, den Hut nahm.

Unser Regierungsrat Ernst Stocker übernahm die Arbeitsgruppe und machte aus dem Scherbenhaufen das Beste, das meine ich ernst. Wir haben heute zwar einen neu zusammengesetzten Verwaltungsrat, doch die Strukturen sind immer noch doppelspurig, Schnittstellen bleiben unklar, Gelder versickern, das Klumpenrisiko für den Kanton Zürich ist zu gross und erinnert mich an den Fall Abraxas, der klassische Fall, wie ein PPP nicht funktionieren sollte, ein Konstrukt, das weder Fisch noch Vogel ist und immer noch wie ein zufälliges Patchwork anmutet. Dass es auch anders geht, zeigt BaselArea, wo die beiden Kantone, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervvertretung und die beiden Handelskammern Einsitz haben. Die Kunden sind hier, anders als bei der GZA, von Akquisition bis Ansiedlung in der gleichen Hand. Vereinfachte Strukturen, weniger Schnittstellen, Synergienutzung auch mit Organisationen wie BaselArea geben weniger Reibungsverluste.

Zu den strukturellen Zielen: Die ökologischen Ziele, wie sie der Regierungsrat bei den Cleantech-Aktivitäten der Standortförderung noch erwähnte – Sie erinnern sich an die Antwort des erledigten Postulates

305/2008 – sind im Jahresbericht der GZA nicht zu finden. Der neue Verwaltungsratspräsident Balz Hösly ist zugegebenermassen ein ausgezeichnete Rhetoriker, auch in unserer Fraktion, aber Nachhaltigkeit, nachhaltige Arbeitsplätze reduzieren sich bei ihm nur auf den zeitlichen Faktor und darauf, dass, wenn Stellen nicht bei uns, dann halt irgendwo anders in der Welt gebildet werden. Das genügt uns natürlich bei Weitem nicht. Die Grünen sind für eine nachhaltige Wirtschaft – Sie haben es schon gehört, die ökologisch, ökonomisch, sozial langfristig wirtschaftet und in möglichst geschlossenen Kreisläufen operiert. Ich bin gleich fertig (*Heiterkeit*). Sparen wir uns hier die Kosten. Die entscheidenden Impulse für die prosperierende und ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsident Jürg Trachsel: Frau Hübscher, Ihre Redezeit ist trotzdem abgelaufen. Auch wenn Sie zu zweit für die Fraktion sprechen, Sie haben nur die Zeit eines Fraktionssprechers.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Wir entscheiden heute nicht über die Frage, ob Standortförderung grundsätzlich richtig oder nötig ist. Wir entscheiden auch nicht darüber, ob es überhaupt eine staatliche Aufgabe ist, ausländische Firmen nach Zürich überzusiedeln, oder inwiefern unsere einheimische Wirtschaft, unsere wirtschaftstragenden KMU von einer solchen Standortförderung profitieren, auch wenn diese Fragen legitim sind. Heute entscheiden wir allein über die Frage, ob die Strategie, die uns von der GZA vorgelegt wird, uns ausreichend überzeugt, um sie mit 8 Millionen Steuerfranken zu unterstützen.

Balz Hösly hat uns die überarbeitete Strategie ausführlich und mit viel Motivation erläutert. Sie dreht sich hauptsächlich um Fokussierungen, konzentrierte Ressourcen, Fokus auf wenige Märkte und bestimmte Branchen, auf den ersten Blick eine sinnvolle Orientierung. Dennoch fällt auf, wie vielschichtig und mehrgleisig die Standortförderung in unserem Land verbleibt. Nebst der OSEC, die für die Positionierung der Schweiz zuständig ist, will die GZA die Region Zürich mit ihren umliegenden Kantonen, zu denen jedoch der Kanton Aargau leider nicht mehr gewonnen werden konnte, bewerben. Dabei betreiben manche Gemeinden und Bezirke wiederum eigene Standortförderungen. Und bei allen Mehrspurigkeiten gehören zu den wesentlichen Konkurrenten der GZA ausgerechnet die Region Basel und die Westschweiz, was angesichts der umworbenen Märkte, China und USA,

zumindest fragwürdig erscheint. Unsere Fragen, inwiefern einerseits gewisse Aufgaben von der OSEC integriert werden und Synergien genutzt werden könnten, verlaufen ins Leere. Andererseits scheint der Zeitpunkt, die anderen Wirtschaftsräume und den Arc Lémanique in die strategische Neuausrichtung miteinzubeziehen, verpasst worden zu sein. In der Vergangenheit war die Erfolgsbilanz der GZA – sagen wir mal – durchzogen. Man mag zwar argumentieren, dass gerade die neue Strategie zukunftsorientiert ist und mehr Erfolg verspricht. Doch gerade eine zukunftsorientierte Strategie sollte heutzutage mindestens die grundlegenden Kriterien der Nachhaltigkeit beinhalten. Leider erbrachte auch mehrmaliges Nachfragen diesbezüglich die ernüchternde Antwort, dass Nachhaltigkeitskriterien bei potenziellen Übersiedlungskandidaten, gerade bei Hauptsitzfunktionen, nicht relevant sein sollen. Sollte wirklich die Zukunft der Standortförderung sein, etwelche Firmen um jeden Preis bei uns anzusiedeln, ohne wissen zu wollen, welche sozialen oder ökologischen Kriterien sie beachten oder eben missachten? Auch hier wieder eine verpasste Chance.

Zusammenfassend müssen wir die eingangs gestellte Frage, ob uns die neue Strategie der GZA ausreichend überzeugt mit «leider Nein» beantworten. Im Gegensatz zu allen andern, die erst auf alle Unstimmigkeiten hinweisen, um abschliessend zu behaupten, das Konzept sei in sich stimmig, können wir es nicht unterstützen. Die Grünliberalen werden den Antrag ablehnen – mit dem Nachtrag: Manchmal muss man einfach den Mut dazu aufbringen können, wenn etwas nicht gut genug ist.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Angesichts der wirtschaftlich unstablen und angespannten Zeiten, denen wir aller Voraussicht nach entgegen gehen, ist es entscheidend, dass der Kanton seine Hausaufgaben rechtzeitig macht, um für die künftigen Herausforderungen gerüstet zu sein. Deshalb sind Anstrengungen der Regierung, die den eigenen Standort stärken, aus Sicht der CVP durchaus zu unterstützen. Auch trauen wir dem Regierungsrat bei GZA-Engagement zu, dass er diese Investition weise und mit Weitsicht beaufsichtigt. Bei dem nicht ganz unbeachtlichen Kredit, welcher nun zur Genehmigung vorliegt, sollte es überflüssig sein zu erwähnen, dass man beim vierjährigen Support davon ausgehen darf, dass die Resultate, welche die Greater-Zurich-Area-Stiftung hervorbringt, mindestens, so hoffe ich, so «great» sein mögen wie die Kosten. Unsere Zuversicht ist gross, dass der Kanton Zürich daraus sehr wohl einen Mehrwert ausschöpfen

kann, wenn gleichzeitig auch der Informationsfluss zwischen den Unternehmen und der Politik verbessert wird. Wir erwarten deshalb von der neu ausgerichteten GZA bedeutende und wertvolle Gewinne in der Erfassung von wirtschaftsrelevanten Standortmerkmalen. Allerdings sollten laut Angaben der GZA nur Ansiedlungen mit einer langfristigen Wirkung über mehrere Jahre gemessen werden und alle anderen Ansiedlungen mit einer Dauer von weniger als fünf Jahren werden neutralisiert. Wir erachten es aber als erstrebenswerter, dass auch bei kurzfristig gescheiterten Ansiedlungsversuchen aufschlussreiche Informationen an die Standortpolitik zurückfliessen, um Schwachpunkte aufdecken zu können. Denn die Erfassung der Gründe, die ein Unternehmen dazu bewegen, die Attraktivität eines anderen Standortes gegenüber dem unseren zu bevorzugen, ist essenziell. Die CVP unterstützt den Regierungsantrag. Herzlichen Dank.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die Geschichte der GZA war in den letzten Jahren von Unsicherheit und Unklarheit geprägt. Mit der Vorlage 4822 hat der Regierungsrat eine überzeugende Neukonzeption der Greater Zurich Area vorgelegt. Die EVP-Fraktion war immer der Meinung, die Standortförderungsorganisationen und alle Partner sollten Hand in Hand zusammenarbeiten. Nur so können die komplexen Aufgaben gemeistert werden. Mit der Situationsanalyse und der Strategieentwicklung aufgrund der Umsetzung des Stiftungsratsbeschlusses vom 8. November 2010 konnten die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt werden. Personell wurde die GZA auf strategischer und operationeller Ebene gut aufgestellt.

Der Kanton Zürich ist ein sehr dynamischer Wirtschaftsstandort. Arbeitsplätze, welche keine genügende Wertschöpfung mehr bringen, gehen verloren und werden durch neue produktivere ersetzt. Aber der Kanton Zürich muss am Ball bleiben. Die EVP-Fraktion ist einstimmig der Ansicht, das Geld in die GZA sei eine gute Investition in die Zukunft. Wir wünschen der GZA und ihrem Stiftungsratspräsidenten eine gute Zukunft zum Wohl des Kantons. Die EVP-Fraktion unterstützt die Vorlage einstimmig.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Die Unterstützung beziehungsweise die Sprechung des Objektkredites an die GZA ist ein Bekenntnis zur Neuausrichtung und der angepassten Marktstrategie der GZA. Die Wirtschaftsförderung in und vor allem um Zürich ist wirtschaftlich für

die ganze Schweiz von grosser Bedeutung. Die Neuorientierung der GZA mit dem Fokus nach China und den USA und vor allem mit der Dienstleistung «Alles aus einer Hand», also vom Grundsatzentscheid einer Firma bis zur Expansion, muss in den nächsten vier Jahren zuerst ihre Wirkung entfalten können. Die GZA wird und muss sich nicht nur überregional betätigen, sondern fördert die Zusammenarbeit und Vernetzung auf dem internationalen Parkett. Die BDP-Fraktion sieht allerdings sicher noch Potenzial im Bereich der Zusammenarbeit mit der Metropolitankonferenz. Gemeinsamkeiten sind vorhanden, und es ist wünschenswert, dass die Gemeinsamkeiten noch besser genutzt werden. Zudem muss die GZA unseres Erachtens definitiv ein Finanzierungsmodell mit einer Leistungskomponente nicht nur zur Diskussion bringen, sondern Fakten und Sachlagen auf den Tisch legen. Die BDP unterstützt den Projektkredit.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Auch die EDU wird dieser Vorlage zustimmen, es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Immerhin erwarten wir dann als Gegenleistung, dass wir hier im Rat die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Unternehmen grundsätzlich verbessern. Wir müssen bürokratische Hindernisse abbauen. Es kann nicht sein, dass im USZ (*Universitätsspital Zürich*) für die Anschaffung eines MRI (*Magnet Resonance Imaging*) doppelt so lange gebraucht wird wie im Balgrist. Wenn wir Standortvorteile im Kanton wirklich realisieren wollen, dann dürfen wir den Flugplatz Dübendorf nicht aufgeben. Wir müssen die Forschung an der Universität und an der ETH entsprechend fördern; keine Sparübung in diesem Bereich. Wir werden entsprechende Vorstösse zur Förderung des Standortes Zürich weiterhin unterstützen. Danke.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Die Standortqualität ist alles – der Rest ist nichts. Standortförderung in der Art, wie sie in den letzten 40 Minuten diskutiert wurde, ist reine Geldverschwendung in Zeiten knapper Kassen. Ich belege das wie folgt:

In den Neunziger- und Zweitausenderjahren waren im Zürcher Oberland sämtliche grösseren Gemeinden organisiert in der regionalen Wirtschaftsförderung, mit Ausnahme von Fehraltorf. Fehraltorf war die einzige Gemeinde, die namhaft Firmen ansiedelte. Weshalb? Weil sie eben Standort bieten konnte, weil sie erschlossenes Bauland bieten konnte. In Schlechtwetterzeiten wie der jetzigen nützt die Standortför-

derung nichts, schauen Sie doch in die Zeitungen: «R&M» minus 50 Stellen im September, «R&M» minus 40 Stellen im November, «Huber+Suhner» minus 50 Stellen im November nach Afrika, «Temperit» Hinwil minus 75 Stellen, definitives Lichterlöschen, «Wicor» in Rüti minus 40 Stellen nach irgendwohin, nach Europa. Es gibt kein Halten mehr, nur der Standort zählt. Und wenn die Währungsverhältnisse nicht stimmen, dann geht eben nichts. Professor Hauser (*Marcus Hauser*) an der HSG (*Universität Sankt Gallen*) führte vor 15 Jahren eine Studie zu den Kriterien der Standortwahl durch. Er hielt fest, dass es wirklich nur die Standortqualitäten sind, und diese würden definiert durch die Partnerin des jeweiligen CEO. Und der Standort würde gewählt, an welchem es einen Schuhladen und einen Benz-Service gibt. Nichts anderes zählt als der Standort.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Wenn jetzt gerade auf die schwierige wirtschaftliche Lage referiert wurde, dann sei eines in Erinnerung gerufen: Zwei Dinge darf man nicht tun, wenn es wirtschaftlich enger wird. Man darf Forschung und Entwicklung nicht kürzen und man darf beim Marketing nicht abbauen, denn das sind Aufgaben, die eben genau in die Zukunft tragen müssen. Wir haben heute gewissermassen den Kredit der letzten Chance für die GZA vor uns. Es ist eine Art Zwischenabschluss einer mehrjährigen Leidensgeschichte, die spätestens mit Beratung der Vorlage 4340 im Dezember 2006, dem letzten Vierjahreskredit, hier begonnen hat und mit der klaren Aufforderung an die Vorgängerin von Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker, an Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer, doch bitte endlich so etwas wie eine kohärente Strategie auf den Tisch zu legen oder auf den Tisch legen zu lassen. Das Geschäft blieb jahrelang liegen und jahrelang ging das unübersichtliche «Gewusel» selbstgestellter Aufgaben in der GZA weiter – mit strategischen und konzeptionellen Defiziten, die sogar studienmässig belegt wurden. Eine kleine Kostprobe daraus aus der Berichterstattung der NZZ zu einer HSG-Studie vom Januar 2010, die festhielt, ich zitiere: «Strukturell scheint die GZA für die aktuellen Herausforderungen nicht ausreichend gerüstet zu sein. Es gibt bislang keine klare mehrjährige Strategie mit konkreter Aufgabenabgrenzung.»

Hier darf man konstatieren: Die GZA hat wesentliche Hausaufgaben gemacht. Sie legt uns eine Strategie vor, eine Beschränkung auf bestimmte Tätigkeitsgebiete und eine Fokussierung auch unter bestimmten inhaltlichen Gesichtspunkten, die in sich stimmig und schlüssig

daherkommen. Auch stellt sie richtige Überlegungen an, was den Ausbeziehungsweise Einbau kantonaler Verwaltungseinheiten in die ganze Tätigkeit der Standortpromotion für den Grossraum Zürich anbelangt. Eine Baustelle – und da wird Kritik, kritisches Hinschauen sehr nötig sein –, eine Baustelle bleibt die Erfolgskontrolle. Das ist aber in vielen Bereichen des Marketings quasi ein inhärentes Problem.

Innovationspotenzial könnten wir heben mit dieser GZA, vor allem wenn wir uns nicht nur darauf konzentrieren, Ansiedlungen zu betreiben, sondern auch in anderen Kategorien zu denken, insbesondere über die Vernetzung hier ansässiger Unternehmen über die Grenzen hinaus. Und dort gehe ich auch davon aus, dass wir das letzte Mal eine Vierjahrestranche zu sprechen haben in der Form einer Greater Zurich Area. Strukturell gäbe es sicher gescheitere Lösungen– Basel wurde genannt, die OSEC ist hier tätig –, die sich aber so rasch nicht realisieren liessen, das ist anzuerkennen, die sich aber im Verlauf der nächsten vier Jahre zwingend realisieren lassen müssen. Sonst ist dann vielleicht wirklich einmal Ende der Fahnenstange.

Etwas erstaunt indes nun doch: Der Regierungsrat sprach in Beantwortung eines Postulates ganz klar angesichts der Aufgabenbegrenzung und -beschränkung, die der GZA zukommen soll, von einem Sparpotenzial, das – ich zitiere – «im Zug der Neuausrichtung allerdings in jedem Fall vorhanden sei». Nun kostet es uns noch ein bisschen mehr. Ich lasse das so stehen, erstaunlich bleibt es nichtsdestotrotz.

Ich werde, obwohl der GZA über Jahre hinweg sehr kritisch eingestellt, diesem Kredit der letzten Chance zustimmen. Es ist aber ganz sicher das letzte Mal.

Regierungsrat Ernst Stocker: Als ich Volkswirtschaftsdirektor wurde im Mai 2010, war der Himmel blau, die Wirtschaft in voller Fahrt. Heute haben wir zwar draussen einen wunderschönen Wintertag, einen Anfangs-Winter-Tag, aber ich denke, der Himmel ist doch bedeckt und es hat einige schwarze Wolken rundherum. Ich habe es heute Morgen gesagt, ich sage es nicht nochmals, aber ich möchte einfach sagen: Der Garten ist gut bestellt, fahren wir die Ernte auch weiter ein! Standortgunst ist nämlich ein kurzzeitiges Gut. Ich bin auch überzeugt, dass es Standortmarketing braucht. Und ich meine, dass wir diesen Kredit brauchen für «Tue Gutes und sprich darüber». Denn wir sind gut, aber wir müssen es auch rüberbringen.

Es wurde mir in dieser Diskussion, aber auch früher bewusst: Die GZA lief nicht ohne Nebengeräusche. Aber wir haben darauf reagiert, der Erneuerungsprozess ist eingeleitet. Ich bin überzeugt, dass er in die richtige Richtung geht. Er muss gehen, sonst werde ich Schwierigkeiten bekommen. Und ich sage Ihnen, auch wenn Sie es äusserlich nicht so wahrnehmen: Die GZA ist anders als vorher. Sie hat klare Aufträge, klare Zielsetzungen und eine gefestigte Struktur. Diese Zielsetzungen und dieser Auftrag wurden ja insbesondere von Frau Hübscher (*Lilith Claudia Hübscher*) und Frau Bellaiche (*Judith Bellaiche*) infrage gestellt. Ich möchte einfach noch darauf hinweisen, ein kurzes Wort zum Aargau: Sie müssen einfach wissen, dass der Aargau einen Teil hat, der nach Zürich gehört. Das Fricktal gehört nach Basel und dann gibt es noch einen Teil Richtung Zentralschweiz und Bern. Und bis Aarau ist eigentlich eine völlige Ausrichtung nach Zürich spürbar. Täglich kommen circa 100'000 Pendler zum Arbeiten in den Kanton Zürich. Und der Aargau profitiert sehr wohl davon, wenn es dem Wirtschaftsraum Zürich gut geht. Das wissen die Aargauer auch. Es gibt andere Gründe, warum Regierungsrat Hofmann jetzt das Gefühl hat, bei den Baslern sei er besser aufgehoben. Aber wissen Sie – ich habe das schon des Öftern mal gesagt –, wir haben ja mit Basel eine sehr gute Zusammenarbeit. Es gibt Avancen von Basel an Zürich, die wir sehr freundlich beantworten. Aber ich glaube, wichtig ist in diesem Geschäft «Eines nach dem andern». Was nützt es mir, wenn ich den Baslern schöne Augen mache und im eigenen Haus keine Ordnung habe, sondern keinen Kredit. Und kein Kredit würde heissen: keine GZA mehr. Da nützt es nichts, wenn ich dann mit den Baslern zusammenspanne. Darum ist meine Zielsetzung klar: Zuerst die Grundlage, den Boden für die GZA legen – mit diesem Kredit haben Sie es heute in der Hand – und dann werden wir mit den Baslern diese

Avancen weiterführen, weil ich überzeugt bin, dass in dem Markt, in dem wir agieren wollen, zwei Regionen in der Schweiz gibt, das sind diejenigen rund um den Genfersee bis und mit Bern, und die andere sind wir mit Basel zusammen. So einfach ist es. Und daher finde ich es etwas locker dahergeredet, wenn man uns vorwirft, wir hätten die Hausaufgaben nicht gemacht. Denn wenn Sie keine Struktur mehr haben, dann müssen Sie wieder ganz vorne anfangen. Deshalb glaube ich, dass der Weg, den wir gegangen sind, richtig ist. Wir wollen ihn weiterführen.

Auch die Aussage, dass die Standortförderungen von Städten, Regionen und Kanton mit der GZA nicht zusammenarbeiten, stimmt schlicht und einfach nicht. Die Standortförderungen sind kantonal zusammengeschlossen mit der Stadt Zürich; diese ist auch an der GZA beteiligt. Der Chef der kantonalen Standortförderung, die alle diese Standortförderungen zusammenschliesst, ist im Verwaltungsrat der GZA. Also da ist alles kurzgeschlossen, und ich sage Ihnen einfach: Doppelspurigkeiten können wir uns nicht leisten und wir wollen sie uns auch nicht leisten.

OSEC ist auch genannt worden. Hier ist es klar, die OSEC bekommt Geld von den Kantonen und vom Bund. Die Kantone haben mit der OSEC einen Vertrag abgeschlossen, in dem wir der OSEC von der Volkswirtschaftsdirektoren-Konferenz der Schweiz einen Auftrag gegeben haben. Diese Volkswirtschaftsdirektoren-Konferenz hat genau dieses Modell, das die GZA beschreitet, beschlossen. Alles andere sind zwei, drei Kantone, die glauben, sie könnten im internationalen Markt erfolgreich agieren. Dieses Agieren eines einzelnen Kantons kann höchstens ein bisschen in Deutschland, Baden-Württemberg, Bayern oder etwas weiter nach Norden, möglich sein, sonst ist doch diese Möglichkeit rein finanziell nicht gegeben. Wenn das Zürich nicht kann, wer soll das denn können in diesem Land?

Dann ist noch eine weitere Frage, wir seien steuerlich zu günstig und zu attraktiv. Ich sage Ihnen einfach: Von diesen Regionen, die wir jetzt besprochen haben, ist Zürich steuerlich etwa gar nicht attraktiv. Wir müssen mit anderen Möglichkeiten punkten. Gehen Sie mal genauer schauen, was die Westschweiz da hinten links herausnimmt, um eine Firma oder jemanden anzusiedeln. Da redet man dann von ganz anderen Beträgen. Da schimmert wieder das Zwinglianische Zürich durch.

Regine Sauter hat das Modell angezweifelt in gewisser Weise. Ich möchte einfach nochmals der FDP-Fraktion mitgeben, dass wir überzeugt sind, dass es das richtige Modell ist. Denn ich glaube, dass die Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft ganz wichtig ist und in diesem Land mit den kurzen Wegen vieles ermöglicht hat. Also wenn wir eine Firma hier haben und die dann auch noch eine Hilfe für die Bewilligungen, für die Ansiedlungen, für den Kontakt mit dem Steueramt, mit den Baubewilligungsbehörden bekommt, ist das das Beste. Ich stelle immer wieder fest – Sie sind ja wahrscheinlich viel weltgewandter als ich –, dass es zum Beispiel in einer der Hauptfokusregionen, in Asien, viel weniger eine Rolle spielt, wenn der Generaldirektor von irgendeiner Firma in Zürich vorne in einer Delegation mitkommt, als wenn ein kleiner Regierungsrat mitkommt. In Asien ist die Politik ganz wichtig. Darum glaube ich, dass das Modell richtig gewählt ist.

Zum Schluss noch drei Bemerkungen: Max Homberger, Ihr Votum hat mich eigentlich darin bestärkt, dass wir absolut auf dem richtigen Weg sind. Denn diese Firmen – ich weiss es bestens, ich bin letzthin im Oberland gewesen – arbeiten gut, sind Highlights in Zürich, aber sie haben es schwer. Deswegen gilt es beste Bedingungen zu schaffen. Ich möchte es hier einmal deutlich sagen: Mir geht es nicht nur um die Standortförderung, mir geht es in erster Linie darum – und ich glaube, das ist mein Auftrag –, zu schauen, dass es denen, die hier sind, gut geht. Und erst nachher schauen wir nach den anderen. Aber wenn ich denke, dass wir 2 Millionen Franken pro Jahr ausgeben, Herr Homberger, ist das ja ein Klacks. Und dieser ist meines Erachtens berechtigt.

Arnold Suter will mir auf die Augen schauen. Das wissen wir natürlich, er will es im Auge behalten. Das weiss ich, dass das ganze Parlament dies tun wird. Für mich ist es ein Vertrauensbeweis, dass die Kommission diesem GZA-Kredit zugestimmt hat; nicht nur für mich, sondern für alle, die daran beteiligt waren. Es wurde eine grosse Arbeit geleistet. Ich möchte auch beim Verwaltungsratspräsidenten und den Mitgliedern der Verwaltung dafür bedanken. Wir sind uns dessen bewusst, dass dies eine Chance ist, aber auch eine Herausforderung, die wir gerne wahrnehmen werden. Ich danke Ihnen und wünsche mir, dass Sie diesem Kredit zustimmen.

Eintreten

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

*Detailberatung**Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Keine Wortmeldungen mehr. Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129 : 27 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), Ziffer I und damit dem Objektkredit zuzustimmen. Damit ist das erforderliche Quorum von 91 Stimmen erreicht worden.

II., III. und IV:

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 128 : 30 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 4822 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit von Andreas Geistlich, FDP, Schlieren

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest das Rücktrittsschreiben: «Ich gebe hiermit meinen Rücktritt aus der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit bekannt, weil ich den vakanten Sitz der FDP in der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit übernehmen werde.

Für die kurze, aber gute und interessante Zusammenarbeit bedanke ich mich recht herzlich und wünsche der KJS und ihrem Präsidenten weiterhin erfolgreiche Sitzungen.

Mit freundlichen Grüßen, Andreas Geistlich.»

Rücktritt aus der Justizkommission von Leila Feit, FDP, Zürich

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest das Rücktrittsschreiben: «Aufgrund eines Rücktritts in unserer Fraktion und der darauffolgenden Rochade in den Kommissionen teile ich Ihnen meinen Rücktritt aus der Justizkommission mit.

Gerne möchte ich mich an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit in der Kommission und mit den Gerichten herzlich bedanken.

Freundliche Grüsse, Leila Feit.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Sie haben von den beiden Rücktritten Kenntnis genommen. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Rücktritt aus dem Kantonsrat von Thomas Hardegger, SP, Rümlang

Ratspräsident Jürg Trachsel: Sie haben am 31. Oktober 2011 dem Rücktrittsgesuch von Thomas Hardegger, Rümlang, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Ratssekretärin Brigitta Johner verliest das Rücktrittsschreiben: «Die Zürcher Bevölkerung hat mich am 23. Oktober 2011 in den Nationalrat gewählt. Ich trete deshalb aus der Kommission für Planung und Bau (KPB) und dem Kantonsrat auf den Zeitpunkt des Amtsantrittes meiner Nachfolge zurück.

Gerne nehme ich die Erinnerungen an die spannenden zehn Jahre im Kantonsrat und an engagierte Auseinandersetzungen im Rat und in der KPB mit. Ganz herzlich möchte ich mich für die vielfältigen und anregenden Begegnungen mit Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, bedanken. Konsequent in der Sache und respektvoll im gegenseitigen Umgang – das ist mir wichtig gewesen und dies wird auch zukünftig meine politische Tätigkeit bestimmen. Nur so, davon bin ich überzeugt, können tragfähige Lösungen gefunden werden, die nachhaltig sind und weitere Debatten zum gleichen Thema überleben.

Ich wünsche Ihnen alles Gute bei Ihrem Einsatz für einen lebenswerten und weltoffenen Kanton Zürich.

Freundliche Grüsse, Thomas Hardegger.»

Ratspräsident Jürg Trachsel: Thomas Hardegger hat am 2. April 2001 das Mandat von Luzia Lehmann übernommen und damit die seinerzeitige Zweiervertretung der SP im Bezirk Dielsdorf wieder komplettiert. Rund fünf Monate später liess sich der Geschäftsführer einer Immobilien-Gesellschaft naheliegenderweise in die Kommission für Planung und Bau berufen. Diesem vorberatenden Gremium ist Thomas Hardegger bis zum heutigen Tag treu geblieben, und in der Legislatur 2007 bis 2011 stand er ihm bekanntlich als Präsident vor. In dieser Leitungsfunktion hat der frühere Sekundarlehrer etwa besonders souverän durch die anspruchsvolle Revision des Teilrichtplans Versorgung und Entsorgung geführt. Seine profunde Sachkenntnis und sein ausgleichendes Wesen haben Thomas Hardegger parteiübergreifend hohe Anerkennung eingetragen. Auch als KPB-Präsident verhehlte er zwar nie seine politischen Überzeugungen, stellte sich aber allem voran in den Dienst von pragmatischen Lösungen – ganz im Stile eines arrivierten Gemeindepräsidenten, als der Thomas Hardegger seit inzwischen fünfeinhalb Jahren in Rümlang wirkt.

In diesem Parlament hat sich unser scheidender Unterländer Kollege etwa auch für eine Stärkung der Berufslehre und einen – aus seiner Sicht – allgemeinverträglichen Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten eingesetzt (*Heiterkeit*).

Im Namen des Kantonsrates danke ich Thomas Hardegger herzlich für seinen bisherigen wertvollen Einsatz zugunsten des Standes Zürich. Meine guten Wünsche begleiten ihn in seinem weiteren öffentlichen Wirken auf eidgenössischer und kommunaler Ebene sowie ganz allgemein auf seinem künftigen Lebensweg. Mögest du, geschätzter

Thomas, dein Faible für Deine Hobbys – beispielsweise die Aufenthalte im schönen Tessin – neben dem Nationalratssaal und dem Gemeinderatszimmer weiterhin hochhalten. (*Anhaltender kräftiger Applaus.*)

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Statthalter und Jugendschutz (Alkohol- und Tabak-Testkäufe)**
Anfrage *Renate Büchi (SP, Richterswil)*
- **Umgang des Migrationsamts mit ausländischen SozialhilfebezügerInnen**
Anfrage *Mattea Meyer (SP, Winterthur)*
- **Dramatische Zunahme von Kirchenaustritten**
Anfrage *Heinz Kyburz (EDU, Männedorf)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 21. November 2011

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 28. November 2011.