


**146. Sitzung, Montag, 13. März 2006, 8.15 Uhr**

 Vorsitz: *Hans Peter Frei (SVP, Embrach)*
**Verhandlungsgegenstände**
**1. Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen..... *Seite 10699*
- Todesfallmeldung ..... *Seite 10723*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... *Seite 10699*

**2. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts  
(10. Kammer)**

 für den zurückgetretenen Hanspeter Greb  
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

 KR-Nr. *60/2006*..... *Seite 10700*
**3. Wahl eines Mitglieds der Baurekurskommission II**

 für den zurücktretenden Franz Leutert  
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

 KR-Nr. *70/2006*..... *Seite 10701*
**4. Kooperative Planung Flughafen**

 Antrag der KPB vom 15. Dezember 2005 zur Parla-  
mentarischen Initiative Hartmuth Attenhofer vom  
3. Februar 2003

 KR-Nr. *45a/2003*..... *Seite 10702*

## **5. Strategien gegen eine Benachteiligung des S-Bahn-Verkehrs im Zürcher Bahnnetz**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [201/2004](#) und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar 2006 **4266**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4285) ..... *Seite 10719*

## **6. Anschluss von Zürich an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. Oktober 2005 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [364/2004](#) und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar 2006 **4285**

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4266) ..... *Seite 10719*

## **7. Wirtschaftsfeindlichkeit der Verwaltung**

Interpellation Claudio Zanetti (SVP, Zollikon) und Mitunterzeichnende vom 7. Februar 2005

KR-Nr. [32/2005](#), RRB-Nr. 470/30. März 2005 ..... *Seite 10742*

## **8. Kostenunterdeckung beim ZVV gemäss KEF 2005 bis 2008**

Postulat Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon) und Mitunterzeichnende vom 11. April 2005

KR-Nr. [104/2005](#), RRB-Nr. 825/8. Juni 2005 (Stellungnahme) ..... *Seite 10754*

## **Verschiedenes**

– Gratulation zum Erfolg an den Gemeindewahlen vom 12. März 2006..... *Seite 10699*

– Gratulation zum Erfolg am 42. Parlamentarier-Ski-rennen vom 10. März 2006 ..... *Seite 10700*

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der EVP-Fraktion zum Tessiner Abstimmungsergebnis betreffend Rauchverbot in Restaurants..... Seite 10724*

- *Erklärung der SVP-Fraktion zum Neubau der IKEA in Spreitenbach*..... Seite 10725
- Rücktrittserklärungen
  - *Rücktritt von Inge Stutz, Marthalen, aus der Kommission für Bildung und Kultur* ..... Seite 10763
  - *Rücktritt von Matthias Gfeller, Winterthur, aus der Baurekurskommission (Ersatzmitglied)* ..... Seite 10764
  - *Rücktritt von Hans Badertscher, Seuzach, aus dem Kantonsrat* ..... Seite 10764
  - *Rücktritt von Hanspeter Schneebeli, Zürich, aus dem Kantonsrat* ..... Seite 10766
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 10768
- Rückzug ..... Seite 10768

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

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

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf sieben Anfragen zugestellt:

KR-Nrn. [362/2005](#), [364/2005](#), [369/2005](#), [384/2005](#), [4/2006](#).

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

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 145. Sitzung vom 6. März 2006, 8.15 Uhr.

### ***Gratulation zum Erfolg an den Gemeindewahlen vom 12. März 2006***

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich gratuliere den Kolleginnen und Kollegen, die an den gestrigen Gemeindewahlen in die Exekutiven gewählt wurden. Besonders gratuliere ich Katharina Kull, Rolf Jenny und

10700

Reto Cavegn, die an die Spitzen ihrer Gemeinden gewählt wurden.  
(*Applaus.*)

***Gratulation zum Erfolg am 42. Parlamentarier-Skirennen vom 10. März 2006***

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Am Freitag, 10. März 2006 fanden in den Flumserbergen die 42. Parlamentarier-Skirennen statt. Organisator war der Zürcher Kantonsrat. Ich danke Karin Maeder und Hanspeter Schneebeli herzlich für die ausgezeichnete Organisation dieses unvergesslichen Anlasses.

Unsere Kolleginnen und Kollegen haben dabei unseren Rat hervorragend vertreten. In der Kategorie «Damen» erreichte Karin Maeder den dritten Rang und damit die Bronzemedaille (*Applaus*). Regula Götsch erreichte den sechsten Rang und Andrea Kennel den achten Rang. Bei der Kategorie «Herren über 50» – die Grenze ist hier hoch gesetzt – haben wir im siebten Rang Peter Weber und im elften Rang Alt-Kantonsrat Ulrich Isler. Bei den Herren unter 50 Jahren – das gibt es auch – haben wir im fünften Rang Beat Walti und im neunten Rang Thomas Heiniger. In der Kantonswertung gelang dem Kanton Zürich ein einmaliges Resultat. Inmitten der Bergkantone erreichten unsere Vertreter den vierten Rang. Zu diesem Resultat haben beigetragen: Beat Walti, Peter Weber und Thomas Heiniger. Ich gratuliere diesen Wettkämpferinnen und Wettkämpfern herzlich. (*Applaus.*)

**2. Wahl eines Mitglieds des Handelsgerichts (10. Kammer)**

für den zurückgetretenen Hanspeter Greb

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [60/2006](#)

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Gemäss Paragraf 59 Gerichtsverfassungsgesetz wird von der Kommission für Handelswesen ein Doppelvorschlag unterbreitet mit Antrag auf Wahl der erstaufgeführten Person.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

*Peter Edelman, Wetzikon.*

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Werden die Vorschläge vermehrt? Das ist nicht der Fall. Die Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird ein anderer Antrag gestellt? Auch das ist nicht der Fall.

Ich erkläre Peter Edelman als Mitglied des Handelsgerichts für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Wahl eines Mitglieds der Baurekurskommission II**

für den zurücktretenden Franz Leutert

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. [70/2006](#)

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Diese Wahl findet gemäss Paragraph 13 des Kantonsratsgesetzes im Geheimverfahren statt.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich), Präsident der Interfraktionellen Konferenz (IFK):* Die IFK schlägt Ihnen einstimmig vor:

*Stefano Terzi, EVP, Winterthur.*

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall.

Wir schreiten zur Wahl. Die Tür ist zu schliessen, die Anwesenden sind zu zählen.

Die geheim vorgenommene Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anwesende Ratsmitglieder.....	127
Eingegangene Wahlzettel.....	127
Davon leer.....	8
Davon ungültig.....	<u>0</u>
Massgebende Stimmenzahl.....	119
Absolutes Mehr.....	60
Gewählt ist Stefano Terzi mit.....	112 Stimmen
Vereinzelte.....	<u>7 Stimmen</u>
Gleich massgebende Stimmenzahl von.....	119 Stimmen

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Damit ist die Wahl zu Stande gekommen. Ich gratuliere Stefano Terzi zu seiner ehrenvollen Wahl und wünsche ihm Erfolg und Befriedigung in seinem Amt.

Die Tür kann geöffnet werden.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Kooperative Planung Flughafen**

Antrag der KPB vom 15. Dezember 2005 zur Parlamentarischen Initiative Hartmuth Attenhofer vom 3. Februar 2003

KR-Nr. [45a/2003](#)

*Hans Frei (SVP, Regensdorf), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB):* Die zur Beratung stehende Parlamentarische Initiative betreffend «Kooperative Planung Flughafen» wurde der Kommission für Planung und Bau am 3. November 2003 zur Beratung zugewiesen und am 15. Dezember 2005 abgeschlossen.

Wir haben ein Geschäft vor uns, das uns rund zwei Jahre in Anspruch genommen hat. Es scheint, nach etwas unrühmlicher Beratungszeit in einer Kommission. «Unrühmlich» ist dies aber wohl nur für jemanden, der den Ablauf einer Parlamentarischen Initiative nicht kennt; ich erinnere an die sechs Monate Frist, welche die Regierung für Antworten auf jeden gefassten Beschluss der Kommissionen hat. In diesem Fall

war es aber insbesondere so, dass sich die Ereignisse in der Flughafenpolitik unter der Beratung der Parlamentarischen Initiative überstürzten. Das brachte es mit sich, dass der Regierung schliesslich nach einem Rückkommen ein zweiter Beschluss vorgelegt wurde, womit erneut eine Frist von sechs Monaten zu laufen begann. Einzelheiten können Sie in der umfangreichen A-Vorlage nachlesen.

Zusammenfassend erinnere ich zum Ersten daran, dass deutlich geworden war, dass der damalige runde Tisch als beratendes Gremium tatsächlich organisatorische Mängel aufwies, die ihn nicht mehr adäquat funktionieren liessen und eine Neuorganisation aufdrängten. Zum Zweiten erinnere ich an die Mediation, welche ihrer Funktion nach das Anliegen der PI nach kooperativer Planung einfach in grösserem Stil aufgenommen hätte, aber bereits in den Anfängen an der Frage der Teilnahmeberechtigten in einer vorbereitenden Arbeitsgruppe zerbrach.

Die Regierung zeigte am 11. November 2004 in einer stark beachteten Medienkonferenz ihre Lösung für den runden Tisch auf. Dieser wurde zu Gunsten einer konsultativen Konferenz aufgelöst, die wirklich nur mehr konsultativen und eben gerade nicht planenden Charakter haben soll. Die Diskussion um Paragraph 4 des Flughafengesetzes, den Gegenstand der PI, erhielt neuen Antrieb und die Zufriedenheit mit dem neu geschaffenen Gremium bestimmt denn wohl auch letztlich wesentlich mit, ob man die PI Attenhofer betreffend Kooperative Planung nun befürwortet oder nicht.

Die Mehrheit der Kommission für Planung und Bau und die mitberichtende KEVU beantragen Ihnen, die Parlamentarische Initiative abzulehnen. Die Mehrheit teilt die Sicht der Regierung, dass ein zusätzliches Gremium vor allem Zuständigkeitskonflikte schafft, indem es die gesetzlich klar geregelten Zuständigkeiten aufheben und demokratisch gewählte Vertreter durch eine unbestimmte Anzahl «Betroffener» ersetzen will; ein Ansatz, der bereits anlässlich der Mediation gescheitert ist. Man kann aufrichtig und ehrlich bedauern, dass damals viel guter Wille und hoher Einsatz nicht belohnt worden sind. Aber in der harten Realität der Flughafenpolitik hat sich damals eines gezeigt: Wenn wir etwas brauchen in der Politik rund um den Flughafen, so ist das insbesondere die Verbindlichkeit der Wege und Verfahren und eine gesicherte demokratische Legitimation aller am Prozess Beteiligten.

Die Minderheiten der Kommission für Planung und Bau und der mitberichtenden KEVU ziehen die Lösung der Parlamentarischen Initiative

der nun eingerichteten Konsultativen Konferenz vor und beantragen, der ursprünglichen PI zuzustimmen, da deren Anliegen einer Kooperativen Planung noch immer berechtigt sei.

Im Namen der Mehrheit der vorberatenden Kommissionen beantrage ich Ihnen, die Parlamentarische Initiative von Hartmuth Attenhofer und Heinz Jauch vom 3. Februar 2003 betreffend Kooperative Planung Flughafen abzulehnen.

*Ueli Keller (SP, Zürich):* Die SP-Fraktion unterstützt diese Parlamentarische Initiative weiterhin. Während des gut zwei Jahre dauernden Prozesses in der Kommission haben wir uns intensiv mit der Materie beschäftigt und waren auch offen für Verbesserungsvorschläge der PI Hartmuth Attenhofer und Heinz Jauch. So waren wir bereit, die Behandlung der PI so lange auszusetzen, bis klar würde, welche Ergebnisse das Mediationsverfahren bringt. Dann versuchten wir mit einem Gegenvorschlag, der die Aufgaben des neu zu schaffenden Gremiums deutlich enger fasste, als es den Initianten vorschwebt, um die Voraussetzungen für einen mehrheitsfähigen Vorschlag zu schaffen. Dieses Ziel haben wir nicht erreicht – leider, muss man sagen. Denn die der PI Hartmuth Attenhofer zu Grunde liegende Problematik existiert weiterhin, nämlich mit einem Gesprächsforum die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Interessen und Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen in Einklang gebracht werden können.

Ausser ein paar aner kennenswerten Gesprächsversuchen, die teils aus gesetzlicher Notwendigkeit oder auch nur auf öffentlichen Druck geführt wurden und die das Potenzial haben, in die richtige Richtung gehen zu können, ist seit dem Einreichen der Parlamentarischen Initiative kein Politikwechsel in die verlangte Richtung erkennbar. Die nach Abbruch der Mediation gefeierte Neuausrichtung der Konsultativen Konferenz hat nicht gerade viel gebracht, vor allem nicht die nötige Offenheit oder Legitimation. Die Vierzeiler, die jeweils zu den vier bisherigen Sitzungen im Internet publiziert wurden, werfen mehr Fragen auf, als dass sie beantworten. Und dem Vernehmen nach hat unterdessen eine weitere Sitzung stattgefunden, was dem Internet aber noch nicht zu entnehmen ist. Dieses Verständnis des Öffentlichkeitsprinzips erinnert auffällig an den neulichen Regierungsratsbeschluss, der den Kantonsräten die Teilnahme an Medienkonferenzen untersagen will. Nützlich ist sicher die Verfügbarkeit verschiedener Dokumente zur Flugha-



fenpolitik im Internet, darunter auch die Vorstösse, die in diesem Rat verabschiedet wurden. Der aktuellste stammt aus dem Jahr 2004, was den Stellenwert des Kantonsrates für den Regierungsrat in diesem Politikbereich augenfällig dokumentiert.

Die Argumente des Regierungsrates gegen die von uns verlangte Planungskonferenz und den kooperativen Prozess haben uns auch nach zahlreichen Wiederholungen nicht überzeugt, weil sie allesamt auf dem altbekannten Verhaltensmuster der Regierung beruhen, das die Probleme um die Flughafenpolitik erst hat eskalieren lassen, nämlich kein «gouverner, c'est prévoir», sondern vor allem eine rechte Portion Ignoranz und Arroganz, mit der sich traditionellerweise die meisten Probleme um die Flughafenpolitik erst hat eskalieren lassen, nämlich kein «gouverner, c'est prévoir», sondern vor allem eine rechte Portion Ignoranz und Arroganz, mit der sich traditionellerweise die meisten Probleme mit aufmüpfigen Nachbarn oder gar der eigenen Bevölkerung bisher haben ausdrücken lassen. Eine Argumentation zur Ablehnung dieser Gesetzesänderung war, dass die politische Mitwirkung nicht zu Wunschdenken führen dürfe. Weil diese Formulierung auch schriftlich abgegeben wurde, nehme ich an, dass auch der Regierungsrat diese Maxime beherzigt. Wie lob ich mir da das sachbezogene und wertneutrale Wunschdenken der Technokraten und Verantwortungsträger unserer Wirtschaft! Eine andere Argumentation war, dass technische und betriebliche Aspekte nicht vermischt oder verwischt werden dürften mit politischen Fragestellungen und deren Einflussnahme entzogen sein müssten, um dann gleich im nächsten Satz die technisch-betrieblichen Aspekte gleichzusetzen mit unternehmerischer Verantwortung, die ebenfalls von der Politik verschont bleiben müssten. Das ist denn doch ein bisschen viel Rücksichtnahme verlangt auf einen Wirtschaftszweig, der im Wesentlichen darauf basiert, dass er öffentliche Güter wie saubere Luft und Ruhe zum Nulltarif konsumiert. Und die dritte Argumentation war, dass wir alle mit so was Schwierigem wie einer Mediation überfordert seien, und es deshalb wichtig sei, wieder zu einer sachlichen Auseinandersetzung in Kenntnis der Fakten zu gelangen und dabei den klaren Vorgaben der bestehenden demokratisch erlassenen Gesetzen zu folgen hätten.

Ich nehme an, dass mit den bestehenden, demokratisch erlassenen Gesetzen unter anderem auch das Raumplanungsgesetz gemeint ist, dessen ersten Artikel ich hier zitiere: «Bund, Kantone und Gemeinde sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung.» Oder ich erinnere an einen der Planungsgrundsätze in Ar-

tikel 3: «Insbesondere sollen Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst geschont werden.» Das sind öffentliche gesetzliche Bestimmungen, die von der Regierung des Kantons Zürich regelmässig sehr eigenwillig ausgelegt werden, wie es sich auch bei der Beratung des Verkehrsrichtplans zeigt, indem das ganze Flughafengebiet immer noch als weisse Fläche, als Terra incognita eingetragen ist. Aus diesem Gesetz, dem Raumplanungsgesetz, in dem auch noch viele weitere vernünftige Sachen stehen, zitiere ich noch einen letzten Artikel, um den sich die Regierung bisher vollständig foutiert hat, nämlich den Artikel 5 Absatz 1 über Ausgleich und Entschädigungen: «Das kantonale Recht regelt einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen nach diesem Gesetz entstehen.» Wenn also nur schon bei der Anwendung des Raumplanungsgesetzes – beim bestehenden und demokratisch erlassenen – sich die Zürcher Regierung in der Anwendung so viele Freiheiten herausnimmt, dann wird deutlich, dass es Gesprächsstoff über die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens gibt.

Und weil uns der Flughafen wichtig ist, wollen wir diesem Gesprächsstoff ein Forum geben in der Form der Kooperativen Planungskonferenz mit einem neuen Paragraphen 4 des Flughafengesetzes. Ich bitte Sie deshalb, dieser Parlamentarischen Initiative zuzustimmen.

*Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen):* Die Parlamentarische Initiative betreffend Kooperative Planung Flughafen hatte am 3. Februar 2006 ihren dreijährigen Geburtstag, was Hartmuth Attenhofer hoffentlich gebührend gefeiert hat. Bereits anfänglich vertraten die KPB und die KEVU die Meinung, dass neben der Mediation kein weiteres Gremium mit beratender Stimme zu schaffen sei. Die Lage änderte sich nach dem kläglichen Scheitern der Mediation grundlegend. Bei einigen keimte Hoffnung, dass eine Kooperative Planung nun doch möglich sein sollte. Die Erfahrungen des runden Tisches haben jedoch gezeigt, dass die Form der Kooperativen Planung zu einer Verwischung von technischen und betrieblichen Aspekten auf der einen Seite und politischen Fragestellungen auf der andern Seite zur Vermischung von Verantwortlichkeiten führt. Die Verantwortlichkeiten für einen sicheren Betrieb und die politischen Entscheidungsinstanzen müssen getrennt werden. Zudem liegt der SIL-Prozess in der Verantwortlichkeit des Bundes. Der

Einfluss einer Kooperativen Planungskonferenz ist daher nicht gegeben. Eine Konsultative Konferenz, wie das der Gegenvorschlag I fordert, betrachten wir als Plaudergremium ohne Kompetenzen, das sich nie auf eine gemeinsame Stossrichtung einigen kann und daher nur noch mehr zu Verunsicherungen in der sehr komplexen Flughafenfrage beiträgt. Der von uns eingebrachte Gegenvorschlag II entspricht in etwa dem heute gültigen Paragraphen 4 des Flughafengesetzes – mit dem Unterschied, dass bei unserem Vorschlag der zuständige Regierungsrat die Konsultative Konferenz leitet und explizit demokratisch legitimierte Vertreter der Gemeinden im Gremium Einsitz nehmen, was aber auch schon heute der Fall ist.

Aus vorgenannten Gründen beantrage ich Ihnen, die Parlamentarische Initiative und den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

*Peter Weber (Grüne, Wald):* Die Änderung des Paragraphen 4 des Flughafengesetzes ist angebracht, um den Koordinationsgesprächen über den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), den kantonalen Richtplan sowie das definitive Betriebsreglement als Grundlage zum Flugbetrieb positiven Boden zu geben. Hinsichtlich der anstehenden kurzfristigen Verfahrensabläufe aber auch für die längerfristigen scheint uns Grünen dies wichtig zu sein. Immerhin will das Bundesamt für Zivilluftfahrt in der zweiten Hälfte dieses Jahres den Entwurf des SIL-Objektblattes in der öffentlichen Auflage unter Mitwirkung der Bevölkerung sowie die Anhörung der Behörden durchführen. Genau so wird der Regierungsrat nach Paragraph 41 des PBG (*Planungs- und Baugesetz*) die Anhörung der Richtplanvorlage, welche durch die Volkswirtschafts- und die Baudirektion ausgearbeitet wird, im Sinne einer Behördenvernehmlassung anordnen müssen. Ziel der neu konzipierten Kooperativen Planung Flughafen ist unter anderem das Einbeziehen der Direktbetroffenen, um die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen situiert in allen Himmelsrichtungen mit den Interessen der Ökonomie und den Ansprüchen an die Ökologie in Einklang zu bringen. Dabei geht es um die Verarbeitung von konsensualen Vorschlägen mittels einer konstruktiven und kreativen Tätigkeit. Dieses Konzept einer Kooperativen Planungskonferenz ist kein utopischer Kommunikationsvorgang. Wir sind uns sicher, dass das vorgeschlagene Verfahren einiges prozessorientierter wäre als der heutige Ansatz des Regierungsrates der Konsultativen Konferenz, früher runder Tisch genannt, an welcher in regelmässigem

Turnus eine Deputation der Gemeindepräsidentenkonferenz direkt mit der Volkswirtschaftsdirektorin diskutieren darf.

Wir sind uns durchaus im Klaren, dass dieser ausformulierte Minderheitsantrag, wie er vorliegt, nicht die allein selig machende oder sogar die optimale Lösung sein wird. Eine Superlösung, das hat ja deutlich der gute und kostspielige Versuch der Inszenierung einer Mediation bewiesen, wird es nicht geben. Die Zahl der Selbstdarsteller – seien wir ehrlich! – war wohl zu gross. Der Wille, den Langstreckenlauf Mediation ruhig, aufbauend und wenig medial anzugehen, war von beiden Seiten nicht spürbar. Wir Grünen sind uns im Klaren: Es braucht eine Neuausrichtung der Konsultativen Konferenz, aber es verlangt ein gutes Augenmass an Originalität, Kreativität und Innovationsfähigkeit. Diese Eigenschaften werden für den Erfolg entscheidend sein. Sie werden deshalb grossen Raum in der Entwicklung des Flughafens beanspruchen.

Wir sind uns bewusst: Der Kantonsrat kann diese kreativen Eigenleistungen nicht via Regeln und Vorgaben in die Teppichetagen der Direktion hineintragen. Zu viele Regeln und Vorgaben könnten diese lähmen; das wollen wir ja wohl nicht. Das Anliegen der Gesetzesänderung basiert angesichts der hoch komplexen Problematik, der immensen volkswirtschaftlichen Bedeutung und des politisch heiklen Verfahrens auf einem breit abgestützten Interesse an einer positiven Flughafenentwicklung.

Einem Versuch, wenigstens in Eckpunkten zu einem Konsens zu kommen, verweigern wir uns nicht. Eine Neuausrichtung der Konsultativen Konferenz mit beschränkter Zusammensetzung und ohne allzu grossen Erwartungsdruck stellen wir uns deshalb nicht entgegen.

Aus diesem Grunde werden wir die Parlamentarische Initiative unterstützen – mit Wohlwollen, aber auch mit Skepsis. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag deshalb zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

*Urs Hany (CVP, Niederhasli):* Für den Wunsch der Initianten nach einer Kooperativen Planungskonferenz zur Erarbeitung von konsensualen Vorschlägen, welche dem Regierungsrat und dem Kantonsrat als Entscheidungsgrundlagen dienen sollen, haben wir ein gewisses Verständnis. Nicht zuletzt ist dieser Wunsch insofern begründbar, als die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen aller Bevölkerungsgruppen im Zusammenhang mit dem Flughafen Kloten unterschiedlich, tendenziell

oder gar nicht von den zuständigen Gremien vertreten und, wenn möglich, auch umgesetzt werden. Die heutige konsultative Konferenz, der ehemalige runde Tisch, dient lediglich dem Informations- und Meinungsaustausch und hat keine Befugnisse, um die zukünftige Entwicklung des Flughafens zusammen mit Parlament und Regierung des Kantons Zürich zu beeinflussen. Letztendlich müssen wir aber der Regierung insofern Recht geben, als es keinen Sinn macht, unter den gegebenen Umständen ein solches Gremium zu schaffen. Frühere Erfahrungen haben gezeigt, dass die Form der kooperativen Planung zu einer Verwischung der technischen und betrieblichen Aspekte mit den politischen Fragestellungen und damit zu einer Verwischung der Verantwortlichkeiten führt. Letztendlich hat uns dieser Hauptgrund nebst weiteren, auf die ich aus zeitlichen Gründen nicht eingehen kann, dazu bewogen, diese Initiative sowie den Minderheitsantrag abzulehnen.

In diesem Zusammenhang ist es aber angebracht und notwendig, folgende Bemerkungen und Feststellungen hier und heute anzubringen. Auch wenn Sie, Regierungsrätin Rita Fuhrer, immer wieder darauf hinweisen, dass letztendlich Parlament und Volk unseres Kantons darüber entscheiden, ob zum Beispiel ein bisschen Aus- oder Neubau notwendig seien oder nicht, müssen Sie zusammen mit Ihren Kolleginnen und Kollegen in der Regierung in erster Linie die legitimen Interessen der Gesamtbevölkerung auf einen konsensualen Nenner bringen und diesen auch gegenüber Bundesbern, aber auch gegenüber der privatisierten Firma Flughafen Zürich AG vertreten. Dieses Parlament kann und muss diesbezüglich seine Vorstellungen und Anliegen gegenüber der Regierung, gegenüber Ihnen mittels Vorstössen einbringen und vertreten. In Zusammenarbeit von Regierung und Parlament sollte so eine politische Einflussnahme bei den Bereichen, die ausserhalb des Zuständigkeitsbereichs von Regierung und Parlament des Kantons Zürich liegen, erfolgen. Hier stellt sich nun die berechtigte Frage, ob eine solche Zusammenarbeit mit dem Parlament erfolgt und letztendlich die legitimen Anliegen unserer Bevölkerung angehört und, wenn immer möglich, vertreten werden oder nicht. Eine Antwort auf diese Frage sind diverse Vorstösse aus diesem Parlament, nicht zuletzt die heute zur Diskussion stehende Parlamentarische Initiative und auch zum Beispiel die Volksinitiative zur Bewegungsbeschränkung. Unser aller Interesse müsste es sein, in diesem Kanton konsensuale Lösungen mit einem möglichst hohen politischen Unterstützungsanteil den übergeordneten Entscheidungsträgern zu präsentieren und zu verkaufen. Das wä-

re die vornehme magistrale Aufgabe der Regierung mit letztendlicher Unterstützungspflicht des Parlamentes. Eine diesbezügliche Führungsverantwortung tragen Sie, Regierungsrätin Rita Fuhrer, in Ihrer Funktion als Volkswirtschaftsdirektorin. Sie sind nicht gegenüber Bundesbern und nicht gegenüber der Flughafen Zürich AG verpflichtet, sondern gegenüber Volk und Parlament unseres Kantons.

*Gaston Guex (FDP, Zumikon):* Es wird Sie nicht überraschen, die FDP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen, dies aus folgenden Gründen:

Erstens: Die FDP hat in diesem Rat schon mehrmals betont und auch nachdrücklich gefordert, dass für Planung und Betrieb des Flughafens klare Verantwortlichkeiten, eine einfache Führungsstruktur und zwingend definierte Entscheidungsprozesse gegeben sein müssen. Mit der vorgeschlagenen Kooperativen Planungskonferenz mit weit mehr als zehn – es könnten 15, es könnten 18 Teilnehmer, Vertretungen sein – wäre dies sicher nicht gegeben. Erinnerungen an das unrühmliche Ende der gross angekündigten Mediation sind uns allen noch präsent. Ich frage Sie: Wollen wir eine solche Wiederholung?

Zweitens: Die Verselbstständigung des Flughafens zielte auf eine Entflechtung zwischen politischen Aufgaben und unternehmerischer Verantwortung ab. Die vorgeschlagene Lösung würde dem widersprechen.

Drittens – und das scheint mir ein ganz zentraler Punkt zu sein: Kompetenzen im SIL-Prozess und für den Richtplan des Kantons sind klar geregelt. Ein neues Gremium würde Zuständigkeitskonflikte schaffen; Kompetenzen für Kantonsrat, für uns und Kommissionen und somit des Souveräns, würden in Frage gestellt. Wollen wir das? Wollen wir unsere Position schwächen? Wollen wir die Vertretung unseres Stimmbürgers schwächen? Ich glaube Nein.

Viertens: Dem diskutierten Gegenvorschlag I können wir nicht zustimmen; da muss ich nicht näher darauf eingehen. Der Gegenvorschlag II deckt sich, was den Paragraphen 4 betrifft – den berühmten Paragraphen 4! – mit der Haltung des Regierungsrates, der im Reglement der Konsultativen Konferenz festgehalten ist.

Fünftens: Die demokratisch legitimierten Gemeinden haben ihren Einsitz und können damit ihren Einfluss geltend machen. Das ist uns von der FDP sehr wichtig: der Einbezug der vom Lärm und anderen Immissionen des Flughafens betroffenen Bürger.

Sechstens: Warum wollen wir denn die ohnehin schon komplexe Materie Flughafen noch zusätzlich komplizieren? Ich begreife nicht, warum wir immer noch kompliziertere Lösungen finden. Wir sollten somit konsequent und folgerichtig den Paragrafen 4 nicht revidieren.

Und siebtens und letztens meine Bitte an Sie und meine Bitte an Ihr Verständnis für demokratische Prozesse: Lassen Sie uns zielgerichtet, konstruktiv und demokratisch arbeiten mit dem, was wir haben, und nicht immer neue Blockaden aufbauen, die allen Beteiligten, insbesondere auch der vom Lärm betroffenen Bevölkerung nur schaden! Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

*Willy Furter (EVP, Zürich):* Die PI Hartmuth Attenhofer wurde sowohl in der KEVU als auch in der KPB diskutiert. Die PI verfolgt das Ziel, die Funktionen des runden Tisches Flughafen auszuweiten, so dass die Entwicklung des Flughafens aktiv beeinflusst werden kann. Die KPB hat die Vorberatung der PI Hartmuth Attenhofer am 4. Mai 2004 abgeschlossen. Sowohl KPB als auch KEVU beantragten damals einstimmig, die Parlamentarische Initiative nicht zu unterstützen. In dieser langen Zeit von fast zwei Jahren ist vieles geschehen. Schon aus diesem Grund ist die Aussage, es sei Schnee von gestern, nicht von der Hand zu weisen, obwohl es im Kanton Zürich Schnee von heute hat. In der Zwischenzeit sind zwei Gegenvorschläge ausgearbeitet worden. Der erste Vorschlag will eine konsultative Konferenz unter der Leitung einer vom Regierungsrat und der Gesellschaft unabhängigen Person, der höchstens 30 Mitglieder angehören sollen. Die Auswahl dieser Vertreter schafft schon Probleme, wie sie in der gescheiterten Mediation aufgetreten sind. Der zweite Vorschlag will eine konsultative Konferenz unter der Leitung des zuständigen Regierungsrates oder der Regierungsrätin mit demokratisch legitimierten Vertretern der Gemeinden. Die beiden Gegenvorschläge haben weder in der KPB noch in der KEVU Unterstützung gefunden.

Eine Minderheit will nun am Anliegen der Parlamentarischen Initiative Hartmuth Attenhofer festhalten. Es soll eine Planungskonferenz einberufen werden mit Vertretungen aus Bund, Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Parteien, Gewerkschaften, Umweltverbänden, Verkehrsverbänden, Swiss, Flughafen Zürich AG und anderen Gruppierungen, die ein begründetes Interesse an der Flughafenentwicklung nachweisen. Schon die erwähnte Zusammensetzung der Kooperativen Konferenz lässt er-

ahnen, welche Schwierigkeiten da bestehen. Das Scheitern der Mediation war unter anderem auf die mangelnde Einigung in diesem Punkt zurückzuführen. Das Gremium wurde auch viel zu gross. Die unterschiedlichen Interessen der Vertretungen würden wohl kaum zu konsensualen Vorschlägen führen, wie das im Minderheitsantrag gefordert wird. Die vorgeschlagene Form der Kooperativen Planungsgruppe führt zu einer Vermischung der technischen und betrieblichen Aspekte mit den politischen Fragestellungen, wie das Urs Hany schon erwähnt hat.

Das vom Volk angenommene Flughafengesetz enthält zum Schutz der Bevölkerung eine Vielzahl von Bestimmungen, die eine gezielte politische Einflussnahme auf lärmbedingte Entscheidungen sicherstellen. Paragraf 1 des Flughafengesetzes verpflichtet den Kanton, den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu berücksichtigen. Der Staat hat ferner die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten sowie die Nachtflugordnung. Die Staatsvertretung hat bei Gesuchen an den Bund über Lage und Änderung der Pisten eine Sperrminorität. In Kenntnis dieser Ausführungen hat die KPB beschlossen, die beiden Gegenvorschläge einstimmig und die Parlamentarische Initiative Hartmuth Attenhofer abzulehnen. Ich empfehle Ihnen im Namen der EVP-Fraktion, diese PI Hartmuth Attenhofer ebenfalls abzulehnen.

*Thomas Hardegger (SP, Rümlang):* Es ist fraglich, ob die Konsultative Konferenz so, wie sie heute eingerichtet ist, überhaupt der Forderung genügt, die der Kantonsrat mit Paragraf 4 im Flughafengesetz festgelegt hat. Auf jeden Fall entspricht sie sicher nicht dem, was der Bevölkerung bei der Abstimmung über das Flughafengesetz versprochen wurde. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger konnten nämlich davon ausgehen, dass die Gemeinden entsprechend ihrer Betroffenheit bei der Lösung von Flughafenfragen mitwirken können. Und sie konnten davon ausgehen, dass die Konsultative Konferenz ihrem Namen entsprechend konsultativ wirkt. Der Paragraf 4 wurde im Kantonsrat nicht gross diskutiert; man hatte ja den runden Tisch als Beispiel, als Beispiel sowohl für die Frage der Beteiligung wie auch seiner Aufgabe. In der Anfangsphase, also bei der Diskussion des Gesetzes, umfasste der runde Tisch nur die acht flughafennächsten Gemeinden und die Städte Zürich und Winterthur. Dazu kamen der Schutzverband, die Volkswirtschaftsdi- rektion, die Flughafendirektion, die Flughafen Immobiliengesellschaft,



Swisscontrol und die SAirGroup. Mit diesem runden Tisch war klar, welche Aufgabe der in Paragraf 4 verankerten Konsultativen Konferenz zgedacht war. Wie der Duden erklärt, ist unter Konsultation die Beratung von Entscheidungsträgern zu verstehen. Das heisst im Falle des Flughafengesetzes, dass die Regierung vor politischen Entscheidungen Informationen und Ratschläge bei der Konsultativen Konferenz einholt. Gemäss dem von Regierungsrätin Rita Fuhrer präsentierten Reglement der neuen Konsultativen Konferenz wird nur noch von Informations- und Meinungs-austausch gesprochen. Es ist nicht einmal eine Verpflichtung des Kantons zur Information verankert; es bleibt beim Kanton, ob überhaupt und in welcher Tiefe über ein Thema informiert wird. Das widerspricht ganz klar der Idee nach Paragraf 4 Flughafengesetz. Kommt dazu, dass nach den Aussagen von Teilnehmern der Meinungs-austausch sehr einseitig verlaufe, Anregungen nicht aufgenommen würden und das Interesse an der Teilnahme merklich abnehme. Aber erkundigen Sie sich doch am besten selber bei Teilnehmern dieser Konsultativen Konferenz.

Die Gemeinden Kloten, Opfikon, Rümlang, Oberglatt und Winkel, also die direkten Flughafengemeinden, sind in der Konsultativen Konferenz nicht vertreten. Immerhin liegt aber der Flughafen auf deren Gemeindegebiet. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer wird jetzt wohl einwerfen, die flughafennahen Gemeinden würden einzeln bedient. Das stimmt wohl. Nur entspricht das Prinzip des «Einzelabriebs» dieser Gemeinden vor allem der Zielsetzung «Teile und herrsche!». Dass sich die Gemeinden aller Himmelsrichtungen um den Flughafen auf eine gemeinsame Haltung einigen könnten, zum Beispiel bezüglich Flugbewegungen oder Pistenverlängerungen, ist wohl die grösste Befürchtung der Volkswirtschaftsdirektion. Dass die Volkswirtschaftsdirektion über die Interessen vieler Gemeinden und grosser Bevölkerungsteile hinweg einzig die Anliegen der Flughafen Zürich AG vertritt, zeigt Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer mit ihren Aussagen in der gestrigen Ausgabe der Sonntagszeitung, die Böses ahnen lässt. Unbeirrt wird die Pistenverlängerung als unabwendbar dargestellt und die Piste 28 wird zur Hauptlandepiste. Mit dem Ziel der Nordausrichtung bleibt sie alternierend aber auch die Hauptstartpiste. Der «synergo»-Bericht (*synergo, Planung und Projektmanagement, Zürich*) hat gezeigt, dass der runde Tisch reformiert werden muss, nicht abgeschafft! Und die Konsultative Konferenz hat aber alle guten Dinge des runden Tisches abgeschafft.

Die vorgeschlagene Kooperative Planungskonferenz hätte gerade in der heutigen Zeit Chancen. Der Luftfahrtteil des Flughafens würde zum heutigen Zeitpunkt diese konsensualen Lösungen anbieten und würde dafür Raum schaffen. Ich bitte Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag.

*Richard Hirt (CVP, Fällanden):* Ich habe oder hatte das zweifelhafte oder auch erfreuliche Vergnügen, allen diesen Gremien, die sich gebildet haben rund um den Flughafen, anzugehören, nämlich dem runden Tisch, dem politischen Ausschuss des runden Tisches, dann dieser Riesenmediationsversammlung und jetzt der Konsultativen Konferenz; und ich weiss, was etwa abgegangen ist und was in dieser Konsultativen Konferenz etwa besprochen wird. Im Lichte dieser Erfahrung, muss ich schon sagen, ist die Parlamentarische Initiative Hartmuth Attenhofer eine romantische Vorstellung, die irgendwie den basisdemokratischen und sozialdemokratischen Vorstellungen vielleicht des letzten Jahrhunderts entspricht; ich weiss es nicht. Aber auf alle Fälle ist ein Gremium, das so zusammengesetzt ist, auch nicht legitimiert. Ich weiss nicht, wie die Wirtschaft sich legitimiert. Ich weiss nicht, wie die Gewerkschaften sich legitimieren. Ich weiss nicht, wie die Umweltverbände sich legitimieren. Es ist doch eine politische Angelegenheit, die hier zur Diskussion steht, und ich bin der Meinung, die Politik muss diese Fragen lösen. Diese Gruppierungen, die hier in der Konsultativen Konferenz aufgezählt werden, sind ja alle hier im Ratssaal vertreten. Man muss da nicht speziell wieder etwas erfinden. Wenn man das weiterdenkt, wie dann diese vertreten sein müssten, kommt man auf eine Gruppierung, die mindestens 20 oder 30 oder noch mehr wiederum vertritt, und dann haben wir die gleichen Probleme wie am grossen runden Tisch oder dann in dieser Riesenversammlung in Bülach, wo 200 Leute versucht haben, konsensuale Lösungen zu erarbeiten, und dann aber kläglich gescheitert sind.

Ich bin Mitglied dieser Konsultativen Konferenz. Ich muss sagen, in dieser Konsultativen Konferenz kommt das «consultare» etwas wenig zum Ausdruck, sondern es ist von mir aus gesehen – ich glaube, das ist, das können auch die andern Gemeindepräsidenten, die darin vertreten sind, bestätigen – eine Kommunikation, eine Information, aber weitgehend eine Einwegkommunikation. Ich habe gesehen – das muss ich Regierungsrätin Rita Fuhrer jetzt einfach sagen –, dass betreffend die

Initiative von 250'000 Bewegungen die 320'000 Flugbewegungen der einzige Konsens des runden Tisches waren, welcher auch noch nicht so gut zusammengesetzt war. 320'000 Flugbewegungen scheinen auch der einzige Konsens dieser so genannten Konsultativen Konferenz zu sein. Wir haben nicht darüber abgestimmt, aber wir haben darüber gesprochen und es hat sich eine grosse Einigkeit gezeigt. Ich würde eben beliebt machen, dass dann an dieser Konsultativen Konferenz diese Anregungen aufgenommen werden, die mehrheitsfähig wären. Und ich muss es halt nochmals sagen, ich habe das, glaube ich, auch schon mehrmals gesagt: Dieser Gegenvorschlag des Regierungsrates taugt nichts. Er ist untauglich, weil er unausgegoren ist. Danke.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Ich danke der KPB zuerst, aber auch der mitberichtenden KEVU für die Arbeit, die sie im Zusammenhang mit der heute von Ihnen zu beurteilenden Parlamentarischen Initiative geleistet haben. Sie haben sich sehr intensiv mit den Fragen einer solchen Konferenz auseinandergesetzt. Nachdem die KPB die beiden eingebrachten Gegenvorschläge nicht unterstützt hat, steht heute einzig die ebenfalls abgelehnte, aber von einer Minderheit der KPB unterstützte Parlamentarische Initiative noch zur Debatte. Der Regierungsrat hat sich hierzu mit Beschluss vom 10. November 2004 ausführlich geäußert. Die in der Stellungnahme zum Ausdruck gebrachten Bedenken der Regierung gegen die Initiative sind im Antrag der KPB vom 15. Dezember 2005, also noch jung, an den Kantonsrat im Wortlaut wiedergegeben worden. Deshalb kann ich mich auch ziemlich kurz fassen.

Was will denn nun diese Parlamentarische Initiative? Sie zielt darauf ab, die gemäss Paragraf 4 des Flughafengesetzes der Konsultativen Konferenz zugewiesenen Aufgaben deutlich auszuweiten. Diese von Gesetzes wegen zum Informations- und Meinungsaustausch in Flughafenfragen ins Leben gerufene konsultative Organ müsste nach Meinung der Initianten durch eine Kooperative Planungskonferenz ersetzt werden, welche die künftige Entwicklung des Flughafens aktiv beeinflusst, indem sie konsensuale Vorschläge zuhanden des Kantonsrates und des Regierungsrates entwickelt; und das ist nun tatsächlich etwas anderes als das, was im Gesetz – im heutigen Flughafengesetz – zur Konsultativen Konferenz steht. Es ist klar gesagt, dass diese zur Diskussion von Flughafenfragen bestehe, dass sie nicht ein Konkurrenzparlament im

Bereich Flughafen und Luftverkehr sein soll, und auch nicht, dass sie Regierungsverantwortung übernehmen soll.

Die Frage ist, ob eine solche Konferenz, ein solches Konsultativorgan, wie es die Parlamentarische Initiative will, überhaupt machbar ist. Der Regierungsrat meint Nein. Gezeigt wird das auch schon an der Erfahrung, die man gemacht hat. Die Mediation ist gescheitert, bevor sie überhaupt zu Stande gekommen ist, denn man konnte sich nicht einmal über die Zusammensetzung einer vorbereitenden Arbeitsgruppe einigen. Wie sollte man sich denn über die Zusammensetzung eines solchen Organs einigen? Das hat mit aller Deutlichkeit gezeigt, wie schwierig nur schon der Aufbau eines mit unterschiedlichen Interessenvertretern besetzten Gremiums in Flughafenfragen ist.

Dasselbe Schicksal – dessen bin ich mir jetzt absolut sicher – wäre auch einer Kooperativen Planungskonferenz beschieden gewesen; dies allein schon deshalb, weil darin eine grosse Zahl von namentlich genannten Amtsstellen, Unternehmungen, Verbänden und anderen Gruppen vertreten sein sollen, die zum Teil völlig entgegengesetzte Interessen vertreten. Kommt hinzu, dass, wie es in der Initiative heisst, in diesem Gremium auch weitere Gruppierungen Einsitz haben, die – jetzt zitiere ich – «ein begründetes Interesse an der Flughafenentwicklung nachweisen». Ich frage Sie ernsthaft: Wo ist denn die Gruppierung, die kein begründetes Interesse an der Entwicklung des Flughafens hat? Den Initianten ist allerdings zugute zu halten, dass sie die Erfahrungen der Mediation und die Erfahrungen der vergangenen Jahre noch nicht in ihren Vorschlag einbringen konnten.

Es sind aber auch inhaltliche Gründe, die gegen die Kooperative Planungskonferenz sprechen, und zwar folgende: Gerade im Bereich Flughafen und Luftverkehr sind die technischen Anforderungen an die Planung derart hoch, dass sie praktisch nur von den entsprechenden Fachgremien vorgenommen werden könnten. Auch im SIL sind Fachgremien eingesetzt worden, die aus fachlicher Sicht die Arbeit aufnehmen. Sache der Politik ist es jedoch, den Auftrag an diese Fachgremien und die daraus resultierenden Ergebnisse zu diskutieren und zu entscheiden. Die Rollen der für den sicheren Flughafen und sicheren Flugbetrieb zuständigen Verantwortungsträger sind deshalb ganz deutlich auseinander zu halten. Der Regierungsrat hat diesen Standpunkt nicht zuletzt auch deshalb eingenommen, weil sich auch die Mitglieder des politischen Ausschusses des seinerzeitigen runden Tisches negativ über die Erfah-

zung dieses Gremiums bei Planungsarbeiten geäußert haben. Dazu soll man die Studie einfach nochmals vom Internet auf der Website der Volkswirtschaftsdirektion herunterladen und durchlesen und nicht nur aus der Erinnerung – der vielleicht zu guten Erinnerung – hier präsentieren. Deshalb haben wir den runden Tisch ja auch neu ausgerichtet, auch auf Grund der negativen Äusserungen in dieser Studie, und wir haben ihn auf seine ursprüngliche, vom Souverän im Flughafengesetz zugeordnete Aufgabe, als Konsultativgremium, aufgeführt. Hier, meine ich, gilt halt nicht die Idee, die im Nachhinein vielleicht auch ein bisschen kultiviert wird, sondern das Gesetz. Und zwar so, wie es im Kantonsrat in der Kommission, aber auch im Plenum diskutiert worden ist.

Diese Konsultative Konferenz funktioniert. In ihr haben wir pro Bezirk zwei Exekutivmitglieder aus den Gemeinden Einsitz. Die Bezirke Bülach und Dielsdorf haben wegen ihrer Nähe zum Flughafen Anspruch auf drei Vertreter in der Konsultativen Konferenz. Sie ist bis jetzt fünfmal zusammengetreten, viermal im vergangenen Jahr, einmal nach den Sportferien. Dabei wurde schwergewichtig das SIL-Verfahren besprochen – und das ist nun einmal nicht ein Verfahren in der Hand des Kantons, sondern in der Hand des Bundes. Deshalb sind es vorwiegend Informationen, die abgegeben werden. Es sind also vorwiegend das SIL-Verfahren und die damit zu koordinierenden kantonalen Richtplanverfahren diskutiert worden, aber auch Themen wie RELIEF (*Raumentwicklungskonzept für die Flughafenregion und langfristige Infrastrukturentwicklung des Flughafens*), unser Verhältnis zu Deutschland, die INFRAS-Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens, natürlich die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» und anderes mehr.

Aus all diesen Sitzungen habe ich immer wieder Anregungen und Wünsche mitgenommen, die für die Flughafenpolitik des Regierungsrates, aber auch für meine tägliche Arbeit am Flughafendossier sehr wertvoll sind. Die Konsultative Konferenz ist transparent. Ihr Protokoll ist, sobald es von den Teilnehmenden abgesegnet ist – und dazu geben wir ihnen etwa zwei Wochen Zeit – im Internet abrufbar. Das Protokoll wird jeweils in zwei, höchstens drei Tagen erstellt. Es dauert also nicht lange, bis dann auch auf dem Internet abgerufen werden kann, was die Konferenz besprochen hat. Auf Input, der im direkten Gespräch in der Konsultativen Konferenz mit den halt auch politisch legitimierten Vertretern der Bevölkerung gewonnen werden kann, bin ich auch in Zukunft angewiesen.

10718

Ich bitte Sie deshalb, die Parlamentarische Initiative abzulehnen, und danke Ihnen für die bisherige Aufmerksamkeit.

*Eintreten*

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

*Detailberatung*

*Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*I.*

***Minderheitsantrag Ueli Keller, Thomas Hardegger, Roland Munz, Monika Spring, Eva Torp, Peter Weber:***

*Das Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:*

*Kooperative Planung*

*§ 4. Für Entwicklungsfragen des Flughafens besteht eine kooperative Planungskonferenz unter aussen stehender neutraler Leitung. Ihr gehören Vertretungen aus Bund, Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Parteien, Gewerkschaften, Umweltverbänden, Verkehrsverbänden, Swiss, Flughafen Zürich AG und anderen Gruppierungen an, die ein begründetes Interesse an der Flughafenentwicklung nachweisen.*

*Die kooperative Planungskonferenz erarbeitet konsensuale Vorschläge, die dem Kantonsrat und dem Regierungsrat als Entscheidungsgrundlagendienen.*

*Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 111 : 61 Stimmen ab.** Die Parlamentarische Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **5. Strategien gegen eine Benachteiligung des S-Bahn-Verkehrs im Zürcher Bahnnetz**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 6. Juli 2005 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [201/2004](#) und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar 2006 [4266](#)

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4285)

### **6. Anschluss von Zürich an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz**

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 19. Oktober 2005 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [364/2004](#) und gleich lautender Antrag der KEVU vom 17. Januar 2006 [4285](#)

(gemeinsame Behandlung mit Vorlage 4266)

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Wir haben am 30. Januar 2006 beschlossen, diese beiden Geschäfte in freier Debatte und gemeinsam zu diskutieren und dann getrennt darüber abzustimmen.

*Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Sie mögen sich fragen, wieso wir beide Geschäfte, die doch ein bisschen ein anderes Thema beinhalten, gemeinsam behandeln. Damit die Postulate ihre Stärken haben, wie sie sie ursprünglich im Rahmen der Dringlichkeit gehabt haben, gibt es etwas zu sagen: Die Schienen im Kanton Zürich sind überlastet. Und wenn die Schienen überlastet sind, haben wir immer einen hohen Konkurrenzdruck. Der Konkurrenzkampf ist offen, die Verdrängung ist da und es darf keinen Verlierer geben, der Kanton Zürich heisst. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die beiden Postulate eingehen.

Zum ersten, was die Strategie gegen eine Benachteiligung des S-Bahnverkehrs im Zürcher Bahnnetz anbelangt:

Das Zürcher Bahnnetz ist nach Einführung der Bahn 2000 und der dritten Teilergänzung der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten komplett – ich sage das noch einmal: komplett! – ausgelastet. Dass es äusserst eng geworden ist, merken die Reisenden etwa an den häufigeren Verspätungen und den überlasteten Zügen. Die Auslastung des Schienennetzes führt dazu, dass nicht mehr alle Ausbauwünsche befriedigt werden können und im schlimmsten Fall der Fahrplan einzelner Linien verschlechtert wird, was vor einem Schiedsgericht behandelt werden musste. Die S14, die unter der «Verdrängung» leiden musste, ist ja leider nicht der einzige Fall, den wir hatten, und wir hoffen nicht, dass in Zukunft Analoges passieren wird.

Die Postulanten baten den Regierungsrat, Strategien zu entwickeln und umzusetzen, damit der S-Bahn-Verkehr im Kanton Zürich gegenüber dem Fernverkehr und dem Zielverkehr aus andern Kantonen nicht benachteiligt wird. Ein funktionierendes, leistungsfähiges S-Bahnnetz auch und gerade zu Stosszeiten ist nämlich nicht zuletzt für Zürich als zentralen Wirtschaftsstandort der Schweiz lebensnotwendig! Und ich wiederhole dies wie ein Mantra in einem Kloster: Eine funktionierende S-Bahn, eine funktionierende Bahninfrastruktur ist zentral für das Funktionieren eines Wirtschaftssystems und hauptsächlich für den Kanton Zürich.

Die Regierung sieht grundsätzlich zwei Stossrichtungen, um das Problem anzugehen:

Erstens ist eine «gerechte» Verteilung der vorhandenen Trasseen anzustreben. Die gerechte Verteilung kann über koordinierte Planung sowie über klare und eindeutige Prioritätenordnungen erreicht werden. Wenn dies nichts nützt, so bleibt der Gang vor ein Schiedsgericht, wie dies beim Fall der S14 geschehen ist.

Zur Erinnerung: Für den Betrieb der Zürcher S-Bahn besteht zwischen SBB und ZVV ein Zusammenarbeitsvertrag. Bezüglich der Vergabe von Trasseen sieht der Vertrag eine Prioritätenordnung vor. Ich möchte nicht auf diese vier Punkte der Priorisierung eingehen, sonst wird das Referat zu lang. Das Interpretationspapier zum Vertrag besagt, dass bei der Angebotsgestaltung die Qualität des Verbundangebotes insgesamt nicht verschlechtert werden darf. Dies war zentral für das Schiedsgericht. Der ZVV machte vor dem Schiedsgericht geltend, die SBB habe



gegen diese Bestimmung verstossen. Der Ausfall des Haltes der S14 in Zürich-Wipkingen und der so genannte «Hinketakt» seien eine Verschlechterung. Dadurch werde die Prioritätenordnung, die dritte Priorität dieser so genannten vier Prioritätspunkte des Vertragszusammenschlusses, verletzt. Die SBB ihrerseits machte vor dem Schiedsgericht geltend, dass keine Verschlechterung des Verbundangebotes in seiner Gesamtheit vorliege, weshalb der Zusammenarbeitsvertrag nicht verletzt werde.

Die Klage des Kantons Zürich wurde zwar formell abgewiesen, aber die Tatsache, dass jede Partei ihre Kosten selber tragen musste, weist darauf hin, dass rechtlich an sich eine Patt-Situation bestand. Es ist also keineswegs alles verloren für die Zürcher S-Bahn.

Zur zweiten Möglichkeit der Stossrichtung, die der Regierungsrat uns vorgibt: Er sieht den Ausbau der Infrastruktur als Lösung. Im Vordergrund stehen dabei die neue Durchmesserlinie und die vierte Teilergänzung der S-Bahn. Besorgnis erregend ist dabei, dass für die neue Durchmesserlinie die Finanzierung des Bundes immer noch nicht wirklich gesichert ist. Der Kanton Zürich wird aber auf Bundesebene durch einen Zusammenschluss der Kantone Zürich, Genf und Tessin gestärkt, die sich im Verbund gemeinsam für drei wichtige Bahnprojekte in ihrer Region einsetzen. Für Zürich sind es die Durchmesserlinie und der Durchgangsbahnhof.

Die KEVU bestärkt die Regierung und den ZVV in ihrer Haltung, für die Zürcher S-Bahn und damit für den Wirtschaftsstandort Zürich zu kämpfen. Wir danken für den bisherigen Einsatz.

Mit diesem Schlussappell empfiehlt die KEVU, das dringliche Postulat [201/2004](#) als erledigt abzuschreiben.

Jetzt möchte ich auf eine andere Ebene weitergehen, die aber immer noch mit der analogen Infrastrukturproblematik zu tun hat: diesmal mit dem Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Dieser Rat hat am 14. März 2005 im Rahmen des Beschlusses über die «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr zum internationalen Verkehr» Folgendes festgelegt:

Erstens: Im internationalen Verkehr stehen schnelle Verbindungen mit Wirtschaftsräumen der Nachbarländer im Vordergrund; das sind Frankfurt, Paris, Mailand, München, aber auch Stuttgart. Der ZVV ist bereit,

sich aktiv an den Planungen des nationalen und internationalen Verkehrs zu beteiligen.

Die Postulanten haben also in ihrem Vorstoss etwas aufgegriffen, was im Sinne dieses Rates ist. Sie wollten vom Regierungsrat nämlich konkret wissen, wie der Kanton Zürich den Ausbau des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes zwischen Zürich und deutschen sowie französischen Grossstädten beschleunigen kann. Was mit Italien passiert, haben die Postulanten nicht angenommen. Da ist der Rat weitergegangen.

Die Antwort des Regierungsrates fiel sowohl in der Weisung wie auch in der Kommissionsdiskussion trotz der Beteuerung, dass die Verbesserung der Bahnverbindungen zu den europäischen Zentren der Nachbarländer einem erklärten Ziel des Kantons Zürich entspreche, einigermassen ernüchternd aus; wobei ich «ernüchternd» nicht als Vorwurf, sondern in erster Linie einfach als Feststellung gewertet haben möchte.

Die Faktenlage ist ja folgende: Über Infrastrukturausbauten von nationaler und internationaler Bedeutung entscheidet der Bund. Dieser wiederum ist abhängig von den Ausbauplänen der Nachbarstaaten. Gleiches gilt für die SBB, die ihre Fahrpläne mit den Bahnen der Nachbarländer koordinieren müssen. Die Prioritäten der Regierung liegen dort, wo ein grosses Marktpotenzial erwartet wird: Bei den Verbindungen nach Paris, Frankfurt, Stuttgart, München und Mailand. Die eidgenössischen Räte haben dann im Rahmen der HGV-Vorlage die Prioritäten etwas anders gesetzt und neben wichtigen Projekten auch zahlreiche Ausbauten beschlossen, die – freundlich formuliert – eher der Zufriedenheit und Einigkeit aller Regionen innerhalb der Föderation dienen als faktischer Notwendigkeit.

Immerhin wurde im Rahmen der ersten Etappe des HGV-Anschlusses auch einiges beschlossen, was Zürich besser ans europäische Netz anbindet: erstens etwa der Doppelspurausbau des Streckenabschnittes Hüntwagen-Wil-Neuhausen auf der Strecke Zürich-Stuttgart, zweitens 100 Millionen Franken zur Beseitigung des Trasseekonflikts auf der Strecke Zürich-Winterthur auf der Strecke Zürich-München und drittens wird der Bau des Ostabschnitts des TGV Rhin-Rhône von der Schweiz mit 100 Millionen Franken unterstützt. Das ist etwas, wenn auch nicht wirklich viel.

Ein Aspekt, der nicht vergessen werden darf, steht in direktem Zusammenhang mit der heute ebenfalls zur Debatte stehenden Vorlage [4266](#), «Strategien gegen eine Benachteiligung des S-Bahn-Verkehrs im Zür-

cherischen Bahnnetz», nämlich die ausgelastete Infrastruktur. Rasch könnte eine verbesserte internationale Verbindung eine bestehende, x-fach stärker benutzte S-Bahnlinie verdrängen. Damit beide für den Kanton Zürich lebensnotwendigen Anliegen, eine starke S-Bahn und bessere internationale Verbindungen, unter einen Hut gebracht werden können, ist der baldige Bau des neuen Durchgangsbahnhofes und der Durchmesserlinie dringend notwendig. Hier haben wir also einmal mehr ein dringendes Plädoyer für diese Vorhaben.

Nun also: Wenn wir die Situation anschauen, kann man sagen, dass zumindest gewisse Dinge im Sinne der von diesem Rat beschlossenen Grundsätze im Tun sind, aber auch, dass der Kanton Zürich im Rahmen all seiner Möglichkeiten in dieser Sache dringend am Ball bleiben muss. Auch wenn die Möglichkeiten des Einflusses gering scheinen – da, wo es sie gibt, sind sie entschieden und entschlossen zu packen!

In diesem Sinne empfiehlt Ihnen die KEVU, auch wenn in der realen Welt bei den angesprochenen Themen noch längst nicht alles wirklich erledigt ist, wenigstens das dringliche Postulat [364/2004](#) als erledigt abzuschreiben.

*Die Beratung wird unterbrochen.*

### ***Todesfallmeldung***

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Bereits am 26. Februar 2006 verstarb Hans Frey aus Stäfa im 84. Lebensjahr. Der Freisinnige Demokrat gehörte unserem Parlament von 1975 bis 1979 an. Der Verleger wirkte zudem als langjähriger Präsident seiner Heimatgemeinde. Auf dem Friedhof von Stäfa hat Hans Frey nun auch seine letzte Ruhestätte gefunden.

Ebenfalls für die FDP des Bezirks Meilen sass Hans Ulrich Daeniker im Kantonsrat. Der vormalige Zolliker hat sich von 1983 bis 1987 in diesem Parlament engagiert. Am vorletzten Wochenende ist der Naturwissenschaftler im Alter von 82 Jahren verstorben. In seiner neuen Heimatgemeinde Zumikon ist Hans Ulrich Daeniker am vergangenen Freitag verabschiedet und beigesetzt worden.

Wir gedenken der beiden Verstorbenen in Dankbarkeit für ihren Einsatz zu Gunsten unseres Kantons. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

***Erklärung der EVP-Fraktion zum Tessiner Abstimmungsergebnis betreffend Rauchverbot in Restaurants***

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Wir haben eine Fraktionserklärung zum Nichtrauchen und dem Ergebnis im Kanton Tessin vorzutragen. Um es vorweg zu nehmen: Die Kantonsratsfraktion der Evangelischen Volkspartei freut sich zusammen auch mit den Mitgliedern der EDU und Grünliberalen über den Abstimmungserfolg über ein Rauchverbot in Restaurants im Kanton Tessin; ein Ergebnis, welches die Bevölkerung nicht als Verbot, sondern als Befreiung vom Passivrauchen bezeichnet. Offensichtlich ist die überwältigende Zustimmung nicht nur durch die Nichtraucher zu Stande gekommen, sondern auch durch Raucherinnen und Raucher. Sie haben dies unterstützt, sonst wäre eine Zustimmung von 79,1 Prozent gar nicht möglich gewesen, wenn wir davon ausgehen, dass ein Drittel der Bevölkerung Raucher ist.

Auch im Kanton Zürich wurde ein Rauchverbot durch die EVP schon öfters in diesem Hause zur Diskussion gestellt. Sie haben sich immer dagegen ausgesprochen. Auch unseren letzten Vermittlungsvorschlag, welcher in grösseren und mittleren Restaurants rauchfreie Räume verlangte, haben Sie mit Bausch und Bogen abgelehnt. Die Folge ist, dass die Lungenliga nun eine Volksinitiative mit einem generellen Rauchverbot lanciert hat und zweifellos auch zu Stande bringt. Das Ergebnis im Tessin kann wohl als Vorahnung gewertet werden, was Sie nun erwartet. In diesem Sinne wäre eine Politik, welche eben auch Kompromissvorschläge ernst nimmt, sinnvoll. Aber man müsste die Gabe haben, eigene Positionen auch richtig abschätzen zu können. Auch Gastrosuisse und ihre kantonalen Verbände hätten seit Jahren Zeit gehabt, Kompromisslösungen zu forcieren, statt sich einfach stur und unbeweglich gegen jede Lösung zu Gunsten des Personals und der Bevölkerung zu stellen. Der EVP haben Sie nun noch eine Wahl gelassen, nämlich die Volksinitiative zu unterstützen. Wir werden die Unterschriftensammlung und den Abstimmungskampf mit Engagement und aktiv unterstützen. Und das sage ich als einer, der früher jahrelang drei Zigarettenpäckchen pro Tag geraucht hat und der auch heute noch gerne eine Zigarre raucht. Es ist aber zu hoffen, dass Sie in Zukunft und auch die-

ser Rat nicht nur eigene und extreme Positionen einnehmen, sondern die Mitte und Kompromisslösungen wieder ernst nehmen. Danke.

### ***Erklärung der SVP-Fraktion zum Neubau der IKEA in Spreitenbach***

*Rosmarie Frehsner-Aebersold (SVP, Dietikon):* Letzte Woche fand in Spreitenbach die Grundsteinlegung für den Neubau der schwedischen Möbelfirma IKEA statt. Dazu einige Feststellungen.

1998 gelangte die IKEA an den Dietiker Stadtrat und meldete ihr Interesse an, im so genannten Niederfeld der Gemeinde Dietikon die neue IKEA zu erstellen, da in Spreitenbach die nötigen Landreserven offensichtlich fehlten. Die Abklärungen begannen. Nebst der Stadt Dietikon klärte auch der Kanton, insbesondere die Baudirektion, alle relevanten Probleme ab. Die IKEA investierte viel Geld und Zeit in ein Vorprojekt. Sie war auch bereit, das belastete Grundstück auf eigene Kosten zu sanieren, bevor ein Bau allenfalls an die Hand genommen würde.

Im Jahr 2002 stimmten der Dietiker Gemeinderat und nachher auch die Stimmbürger mit einem 76-Prozent-Ja-Stimmenanteil dem privaten Gestaltungsplan zu und äusserten damit ihr Einverständnis zum geplanten Bau der IKEA in Dietikon. Dann begann das, was bei Grossanlagen zu erwarten war. Der VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) machte Rekurs insbesondere gegen den Gestaltungsplan, aber auch gegen die geplante Parkplatzzahl. Der Entscheid des Regierungsrates auf diesen Rekurs liess auf sich warten. Er entschied nach 17 Monaten und lehnte den Rekurs des VCS ab. Anschliessend erfolgte der Weiterzug des Rekurses durch den VCS an das Verwaltungsgericht. Nach weiteren zehn Monaten Wartezeit, am 30. September 2004, rang sich das Verwaltungsgericht ebenfalls dazu durch, den Rekurs abzulehnen. Der Dietiker Stadtrat blieb in engem Kontakt mit der Firma IKEA. Diese betonte, sie werde dort bauen, wo die Baubewilligung zuerst vorliegen würde. Wie ist das zu verstehen?

In der Zwischenzeit und angesichts der Verzögerungen in Dietikon hatte die Aargauer Nachbargemeinde Spreitenbach alle Hebel in Bewegung gesetzt, um der IKEA doch noch ein geeignetes Grundstück für den geplanten Neubau zur Verfügung zu stellen. Der Aargauer Regierungsrat erklärte das Anliegen zur Chefsache und setzte das Bauvorhaben der IKEA zuoberst auf die regierungsrätliche Prioritätenliste. Bauland wurde gefunden – dank Hilfe des Regierungsrates –, die Baube-

willigung lag in kürzester Zeit vor. Auch im Aargau wurde allerdings der VCS auf Drängen der Zürcher Sektion aktiv. Regierungsrat und Verwaltungsgericht entschieden ohne Verzug, den VCS-Rekurs abzulehnen, ebenso das Bundesgericht.

Und so haben wir nun die folgende Situation: Dank dem VCS und den Zürcher Behörden wird die IKEA jetzt im Kanton Aargau gebaut mit praktisch gleich vielen Parkplätzen, wie sie beim Dietiker Projekt geplant waren, und dies trotz kleinerer Grundfläche. Die Zu- und Wegfahrt zu diesem Gebäude, zu diesem Standort wickelt sich nun trotzdem über die genau gleiche Strasse ab, wie dies beim Dietiker Projekt der Fall gewesen wäre, also auf Zürcher Gebiet.

Der Kanton Zürich ist in dieser Sache vom Kanton Aargau links überholt worden. Wenige hundert Meter entfernt ennet der Kantonsgrenze, in Dietikon, ist das Projekt gescheitert. Der VCS, die kantonale Wirtschaftsförderung und die Zürcher Behörden haben unseres Erachtens eine klare Fehlleistung erbracht. Der Kanton Zürich hat offenbar auf Investitionen in der Höhe von rund 150 Millionen Franken, auf daraus resultierende Arbeitsplätze und auf das substanzielle Steueraufkommen locker verzichtet. Der Kanton Zürich braucht eigentlich keine staatlich bezahlte Wirtschaftsförderung, sondern einen Regierungsrat, welcher die Prioritäten richtig zu setzen weiss. Wie es gehen kann, hat uns der Kanton Aargau an diesem Projekt vorgemacht. Bei dieser regierungsrätlichen Politik mag es nicht verwundern, dass der Kanton Zürich nach wie vor eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit im Vergleich mit andern Deutschschweizer Kantonen aufweist. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

*Die Beratung wird fortgesetzt.*

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Liebe leere Plätze auf der linken Ratsseite (*der Ratssaal ist nach der Pause noch halbleer*), letzten Freitag hat die Vorlage [4266](#) unerwartet an Aktualität gewonnen. Seit letztem Freitag wissen wir, dass der Bund den Zürcher Verkehrsverbund mit seiner nachfragestarken S-Bahn im Stich lässt. Denn offenbar wird beim Bund immer noch nicht zur Kenntnis genommen, was die Regierung in aller Deutlichkeit in der Antwort auf unser Postulat ausgeführt hat. Für diese unmissverständliche Antwort möchte ich mich bestens

bei Regierungsrätin Rita Fuhrer bedanken. Unverblümt hat die Regierung dort zum Ausdruck gebracht, dass unser S-Bahnnetz knallvoll ist, dass der Zusammenbruch des Netzes droht, wovon auch die meisten anderen Regionen der Schweiz betroffen wären; dass ohne rasche Investitionen die Nachfrage nach Bahnleistungen nicht mehr befriedigt werden kann, was auch den Kollaps auf der Strasse beschleunigt. Deutlich hat die Regierung ausgeführt, dass ein gefährlicher Verdrängungskampf auf der Schiene stattfindet. Der Stärkere behindert den Schwächeren. Der Schwächere auf dem Zürcher Bahnnetz ist die S-Bahn, obwohl sie mehr Passagiere befördert als der privilegierte Fernverkehr, obwohl das Nachfragepotenzial bei der S-Bahn sehr gross ist, weit grösser als beim Fernverkehr.

Die Benachteiligung der S-Bahn hat zwei Seiten. Einerseits geht es um eine möglichst gerechte Verteilung vorhandener Trasseen, also um die Prioritätenordnung aus den Neunzigerjahren, die offensichtlich überholt ist zur Zeit der Einführung der Bahn 2000, die für einige Bahnlinien stossende Verschlechterungen gebracht hat; so unter anderem verlorene Anschlüsse zum Beispiel ins Knonaueramt, Anschlussbrüche, einen «Hinketakt» dort für die S14, aufgehobene Zughalte und so weiter. Ich war froh, dass das Schiedsgericht angerufen wurde. Die Klage wurde leider abgewiesen. Das Schiedsgericht hat allerdings auch Verbesserungsbedarf signalisiert. Das war das Hauptanliegen des Postulates. Man kann es also abschreiben, auch wenn das Problem nicht gelöst ist.

Wir werden aber am Ball bleiben. Wir werden die Regierung darin unterstützen, mit den SBB bessere Lösungen auszuhandeln, bessere Lösungen vor allem – und ich betone das – für langfristige Vereinbarungen und über einen Rückforderungsvorbehalt. Warum das? Die Diskriminierung der Verbundleistung führt nämlich zu tatsächlichen und potenziellen Ertragsausfällen. Also wir leiden unter der Diskriminierung des Bundes auch finanziell. Nun hat das ganze Problem eine andere, noch viel grössere Dimension. Ohne den Ausbau der Zürcher Bahninfrastruktur sind Leistungsverbesserungen des ZVV blockiert. Der ZVV kann eine stark, eine übermässig stark wachsende Nachfrage nicht mehr befriedigen. Die Züge werden noch mehr auf der Strecke stehen bleiben, die Passagiere werden noch mehr in den Zügen stehen bleiben; abschreckende Szenarien, die in völligem Widerspruch stehen zur Verkehrspolitik des Kantons, aber auch des Bundes. Substitution wird zur hohlen Phrase. Genau bei den Infrastrukturverbesserungen sind aber dem Kanton die Hände gebunden. Die Zürcher Wählerschaft

hat zum Beispiel einer Durchmesserlinie mit grosser Mehrheit zugestimmt. Der Bund entzieht sich nun seiner Verantwortung. Wohl soll ein Teil des Bundesanteils aus dem Infrastrukturfonds, erste Phase, gesprochen werden; eine unsichere Sache noch. Aber das reicht für die Durchmesserlinie bei weitem nicht aus.

Die zweitgrösste Blockade findet sich seit Jahren zwischen Oerlikon und Winterthur. Unter dem Titel «Internationaler Fernverkehr» – das hat schon mit dem nächsten Traktandum zu tun – fielen wohl einige Brosamen ab. Eigentlich ein lächerlicher Umweg, denn dieser Fernverkehr nach München generiert weniger als 3 Prozent Verkehr in diesem Engpass. Aber immerhin, einige Brosamen fallen ab, womit unverzüglich Sofortmassnahmen realisiert werden sollten. Vor mehr als zwölf Jahren forderte ich solche Sofortmassnahmen in einem Vorstoss. Die Regierung und vor allem die Stadt Winterthur, die in ihrer Verkehrspolitik allzu gerne Luftschlösser baut, wollten die Taube auf dem Dach, nämlich ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*) Stimmt nicht!

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Mit diesen beiden Berichten zeigt die Regierung vorerst einmal die Grenzen auf, die dem kurz- und mittelfristigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesetzt sind. Es ist einfach, immer wieder nach einer weiteren Förderung des ÖV zu rufen. Es ist aber unendlich viel schwieriger, diese Forderungen auf unserem sehr stark belasteten und teilweise überlasteten Schienennetz auch zu erfüllen. Wenn man die beiden Berichte liest, kommt man auch zum Schluss, dass es im jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, die Anschlüsse ans HLS-Netz auszubauen, ohne den Zürcher S-Bahnbetrieb zu benachteiligen. Hier gilt es genauestens austarierte Lösungen zu finden, sonst steht die Sache um.

Zum Thema «Benachteiligung des S-Bahn-Verkehrs» nur Folgendes: Die Regierung schreibt, die Anschlussbrüche an das Fernverbundnetz seien dadurch entstanden, dass die Fernverkehrszüge in Zürich früher abfahren als bisher. Über die Gründe schweigt sie sich vornehm aus. Tatsache ist aber doch, dass es die SBB nicht fertig bringen, die Neubaustrecke Mattstetten mit der notwendigen Geschwindigkeit von 200 Kilometern zu befahren, und dass dadurch die Fahrtzeit zwischen Zürich und Bern unnötig verlängert wird. Für mich ist diese Tatsache total unverständlich. In Deutschland bin ich schon mehrmals mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometern gefahren, ohne die gerings-



ten Probleme zu spüren. Sogar in der ehemaligen DDR ist man fähig, Neubaustrecken mit 200 Kilometern zu befahren. Ich frage mich, ob wir Bahnbenützer hier die Dummheit der SBB-Oberen ausbaden müssen, die glauben, in Sachen Zugssicherung das Rad neu erfinden zu müssen. Beim Studieren des Berichts über den Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz kann ich nur staunen darüber, wie wir, respektive unser Verkehrsminister Moritz Leuenberger, im Ausland mit unserem Geld umgehen. Für die Strecke Zürich–München wird einfach so ein Betrag von 75 Millionen Franken vorgesehen, um auf deutschem Gebiet Elektrifizierungsarbeiten zu finanzieren. Damit auch Frankreich nicht zu kurz kommt, wird an den Bau der TGV-Strecke Belfort–Dijon ein Betrag von 100 Millionen Franken ausgeschüttet. Ich wünschte mir, solche Grosszügigkeit würde einmal dem Ausbau des inländischen Strassennetzes widerfahren. Für die Beseitigung von Trasseekonflikten auf der Strecke Zürich–Winterthur wurden 100 Millionen Franken mit der HGV-Vorlage bereitgestellt. Auch dem Agglomerationsverkehr sollen nochmals 200 Millionen Franken bewilligt werden. Gemäss Auskunft an der letzten KEVU-Sitzung ist allerdings noch nicht klar, was mit diesem Geld genau passieren soll. Ich frage mich, was denn diese «Pflästerlipolitik» bringen soll. Das Problem Effretikon kann doch nur mit dem Bau eines Brüttener Tunnels gelöst werden, wobei hier verschiedenen Varianten zur Diskussion stehen. Diese Einsicht war bei vorausschauenden Politikern schon vor 15 Jahren vorhanden, zum Beispiel bei unserem Nationalrat Max Binder. Es rächt sich heute, dass dieses Problem damals nicht weiter verfolgt wurde.

Aus beiden Berichten geht aber hervor, dass vor allem dringend die Durchmesserlinie und der Bahnhof Löwenstrasse vorangetrieben werden müssen. Die Stimmbürger im Kanton Zürich haben ihren Anteil von über 500 Millionen Franken am Kredit schon im Jahr 2001 genehmigt. Dass auf Seiten des Bundes immer noch nicht klar ist, wie der gesamte Bundesanteil finanziert werden soll, ist eher ein Trauerspiel. Vielleicht kann Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer zu den neuesten Entwicklungen auf diesem Gebiet noch eine Erklärung abgeben. Abschliessend danken wir der Regierung für diese beiden ausführlichen Berichte. Wir werden dem Antrag auf Abschreibung der beiden Postulate zustimmen.

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf):* Zuerst gerade etwas zu Ernst Brunner: Das Infrastrukturgesetz lässt ja gerade das zu, dass man eben sinnvolle Investitionen auch im nahen Ausland machen kann, dass wir diese Bauten auch erstellen können.

Zu den beiden Postulaten. Die SP wird beide abschreiben, auch wenn die Antwort der HGV-Vorlage völlig enttäuschend ist. Aber ein Zusatzbericht ändert daran nichts.

Zur S-Bahn. Der Fahrplanwechsel 2004 brachte einen weiteren Ausbau des Regional- und Fernverkehrs und zeigte damit die Grenzen des Wachstums auf dem bestehenden Schienensystem auf. Damit kam die S-Bahn unter die Räder des Fernverkehrs mit schlechten und «hinkenden» S-Bahnen. Es geht aber im Weiteren auch darum, dass die kantonalen Investitionen, die weit über eine Milliarde betragen, auch Nutzen für diese S-Bahn bringen. Der Bericht verweist auf die geltende Prioritätenordnung im Zusammenarbeitsvertrag mit den SBB und zeigt Bemühungen und Verbesserungen mit der heutigen Infrastruktur auf. Und erwähnt wird die Dringlichkeit der Durchmesserlinie und des Bahnhofs Löwenstrasse und weiterer Ausbauten. Ohne diese sind kaum Verbesserungen und schon gar kein weiterer Ausbau der S-Bahn denkbar. Aber trotz der momentan schlechten Rahmenbedingungen müssen Regierung und ZVV alles daran setzen, dass schlecht ausgelastete Fernverkehrslinien ausgelastete S-Bahnlinien nicht vom Netz verdrängen, und Fahrplanoptimierungen sind vorzunehmen. Soweit zur S-Bahn.

Ich komme zum zweiten Postulat, zum Bahnhochgeschwindigkeitsanschluss von Zürich. Diese Antwort ist für mich als Postulanten ein Trauerspiel. Es bleibt dabei: Keine andere Metropole in Europa ist so schlecht ans Eisenbahnhochleistungsnetz angeschlossen wie Zürich und wird es ohne massive Investitionen auch bleiben. Die heutige schwache Stellung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Kanton Zürich wird zwar auch von der Regierung anerkannt, aber im Bericht erfahre ich ausser dem wiederholten Bekenntnis zu schnellen internationalen Bahnverbindungen nichts Neues. Übers Tagesgeschäft hinausgehende neue kreative Lösungsansätze sucht man vergebens. Der Bericht listet bereits geplante Infrastrukturbauten sowie internationale Bahnverbindungen auf. Ihr Engagement, Regierungsrätin Rita Fuhrer, – sie ist leider gerade nicht am Zuhören – für die Durchmesserlinie und den Bahnhof Löwenstrasse in Ehren, dieses Bauwerk ist zentral für die HGV- und die S-Bahn, aber für weitere Bahnsicht fehlt offenbar die Weit-

sicht. Der Bericht lässt die strategischen Gesamtverkehrsüberlegungen vermissen zur Anbindung Zürichs ans internationale Hochgeschwindigkeitsnetz, zum Beispiel auch die Abhängigkeiten zwischen einer Förderung der schnellen Bahnen und dem Flugverkehr im Kurz- und Mittelstreckennetz. Der Regierungsrat bezieht die internationale Erreichbarkeit von Zürich einseitig auf den Flugverkehr, was sich auch gemäss dem Standort-Monitoring Wirtschaftsraum Zürich 2005 als grosser Nachteil erwiesen hat. Der Wirtschaftsraum Zürich muss schnell, mit schnellen Bahnen an europäische Metropolen angeschlossen werden, weil das langfristig volkswirtschaftlichen Nutzen generiert und uns vor einem Mobilitätskollaps bewahrt. Und es entspricht der Strategie des Bundes, Luft- und Strassenverkehr durch leistungsfähigen Bahnverkehr, durch leistungsfähige Bahnen zu substituieren. Dazu braucht es aber heute zu erstellende Infrastrukturbauten, zum Beispiel auch die von der Regierung vor zwei Jahren propagierte Schnelllinie nach Baden. Ich habe zwar mehr gehofft als erwartet, dass die Regierung darauf eine kreative Antwort geben würde – ich hoffte vergebens!

*Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht):* Ich möchte kurz Stellung nehmen zu unserem Postulat [264/2004](#), zum Anschluss ans europäische Eisenbahnhochleistungsnetz. Wie schon gesagt wurde, hatte das Postulat damals einen Bezug zur Beschlussfindung in Bern. Und wie auch gesagt wurde, ist der Bericht, der dann vorgelegt wurde, eine sehr pragmatische Auflistung der Hauptproblemstellungen. Und was der Kanton Zürich zusätzlich finanziell, aber vor allem auch planerisch oder innovativ zur Lösung dieser bekannten Probleme beitragen könnte, darauf wird einfach nicht eingegangen, weil man wahrscheinlich im Kanton ohnehin nicht genügend Kleingeld habe, um irgendetwas voranzutreiben. Wir sind also passiv, weil wir keinen Handlungsspielraum haben, oder wir haben vielleicht auch keinen Handlungsspielraum, weil wir eben zu wenig aktiv sind. Was für mich fehlt, sind die Visionen und Konzepte auf allen diesen Ebenen. Wir müssen doch die Verhältnisse klären zwischen dem regionalen Personenverkehr, dem nationalen und dem internationalen Hochgeschwindigkeitsnetz. Wir müssen aber auch klären zwischen dem Personenverkehr und den Bedürfnissen und Ansprüchen des Bahngüterverkehrs, Stichwort: kommerzieller Netzzugang, also eine neue Art der Konkurrenz. Und es sollte auch geklärt werden, wie wir das Verhältnis zwischen Bahn- und Luftverkehr sehen. Ich würde jetzt nicht davon ausgehen, dass der Luftverkehr so unbe-

schränkt wachsen kann. Dazu ist er ja offensichtlich zu ineffizient, zu stark von fossilen Energieträgern abhängig, zu umweltbelastend und zu laut, das heisst, über kurz oder lang zu wenig nachhaltig. Bleibt also die Bahn. Es wird deshalb nicht unser letzter Vorstoss gewesen sein, um die Innovation der Bahn und ihre Infrastrukturprojekte zu stützen. Ich danke Ihnen.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Der Regierungsrat geht in seinem Bericht eingehend auf die Problematik zwischen Fern- und Lokalverkehr ein. Ich anerkenne die Anstrengung, welche Regierung und ZVV unternommen haben, und zweifle nicht am guten Willen bei der Zusammenarbeit zwischen SBB und ZVV. Die neusten Erfahrungen zeigen aber, dass bisher die S-Bahn in derartigen Auseinandersetzungen nicht obsiegt hat. Ende 2005, anlässlich eines Kundenanlasses der SBB, hat der Beauftragte des öffentlichen Verkehrs des Kantons Sankt Gallen unmissverständlich zu verstehen gegeben, dass es den Durchgangsbahnhof nicht brauche, die Auslastung des S-Bahnnetzes in Zürich zu schwach sei und vor allem Trasseen von Sankt Gallen nach Zürich notwendig seien. Dies zeigt auf, dass offenbar in unseren Ostschweizer Nachbarkantonen nicht zurückgehalten wird, gegenseitig die Bedürfnisse auszuspielen. Und es zeigt auch deutlich auf, dass wir ein Problem haben mit dem Knotenpunkt zwischen Winterthur und Oerlikon. Dieses muss sofort und ernsthaft angegangen werden, damit auch auf der Bundesebene bei den eidgenössischen Räten nicht letztendlich der Durchgangsbahnhof verwehrt wird. Wie auch immer: Der Druck auf Zürich seitens des Fernverkehrs wird zunehmen und der ZVV wird je länger, desto mehr Probleme bekommen, wenn er den S-Bahnverkehr verdichten will, sollte zufälligerweise die Trasse für einen Fernverkehrszug gebraucht werden. Bereits laufen ja auch Bemühungen, ab Lenzburg einen zusätzlichen Schnellzug nach Zürich zu führen, weil die Halte des Bieler IC (*Intercity-Zug*) bis auf weiteres nicht mehr gewährt werden können. Mit anderen Worten: Der Fernverkehr breitet sich weiter aus und die S-Bahn steht in Gefahr, an den Rand gedrängt zu werden. Es gilt genau zu beobachten, ob die Versprechungen, nämlich dass vor dem Hintergrund der verschiedenen Schwachpunkte des gegenwärtigen Angebotes der ZVV und die SBB gemeinsam Anstrengungen unternehmen, die wirklich zielführend sind.

Noch zur Vorlage [4285](#). verschiedene Studien bestätigen, dass wir schlecht an den HGV angeschlossen sind. Es ist aber wohl zu bedenken, dass wir im Bereich Hochgeschwindigkeitsnetz nicht die einzigen Partner sind. Natürlich ist die Frage, dass Zürich finanzieren könnte, was hier gefragt wird. Der internationale Personenverkehr auf der Schiene hat in Zürich heute ja eine sehr schwache Stellung. Nur gerade 3 Prozent aller Züge fahren über die Grenze. Grundsätzlich ist anzuerkennen: Es gibt Probleme bei der Weiterführung der Anschlüsse im Ausland. Wir können nicht ausländische Bahnnetze ausbauen. Die Regierung will die Prioritäten dort setzen, wo ein grosses Marktpotenzial erwartet wird, eben nach Paris, Frankfurt, Stuttgart, München und Mailand. Das ist richtig so und das anerkennen wir auch so. Ein wichtiger Aspekt, auf den ich schon der Vorlage [4266](#) hingewiesen habe, ist im Zusammenhang mit den Forderungen für den Ausbau des internationalen Verkehrs die ausgelastete Infrastruktur. Rasch könnte eine verbesserte internationale Verbindung eine bestehende x-fach stärker benützte S-Bahnlinie verdrängen. Wenn wir aber Reisende auf Strecken von 600 bis 700 auf die Bahn bringen wollen, müssen diese Bahnverbindungen verbessert werden, auch wenn deren Frequenzen jetzt gering sind. Dabei ist nicht nur der ZVV gefordert. Es braucht beim Fernverkehr eine hohe Frequenz. Der Stundentakt existiert auch bei den Flugverbindungen nicht. Wichtig ist, dass für Geschäftsreisende attraktive Ankunfts- und Abfahrtszeiten garantiert sind.

Und noch ein Letztes: In ferner oder vielleicht schon näherer Zukunft wird es eine sehr ernsthafte und wichtige und unumgängliche Diskussion darüber geben, wie wir die Energieeffizienz steigern können. Und dann wird der Schienenverkehr eine noch viel höhere Bedeutung bekommen, auch im Bezug auf den Fernverkehr.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Die Durchmesserlinie in Zürich ist ein Projekt mit nationaler Bedeutung. Es ermöglicht es dem Kanton Zürich, das Herzstück des schweizerischen Schienenverkehrs zu entlasten und damit einen Zusammenbruch des Netzes mit schweizweiten Auswirkungen zu verhindern. Nun, die rechtzeitige Verwirklichung ist alles andere als in Aussicht gestellt. Der Kanton hat also das Geld, seinen Beitrag, bereitgestellt, und dafür muss ich der Regierung auch herzlich danken. Bis heute sind also erhebliche Summen verbaut worden. Der Bund klemmt nun. Momentan bezahlen die SBB noch aus Mitteln

der laufenden Leistungsvereinbarungen. Diese läuft allerdings noch bis Ende Jahr. Und wenn bis zum dritten Quartal von 2006 nicht weitere Mittel gesprochen sind, droht ein Baustopp. Bei der seinerzeitigen Konzeption des Projektes und der Finanzierung des Durchgangsbahnhofs ist man davon ausgegangen, dass der Bund respektive die SBB als Bauherrin die nötigen Mittel aus der Leistungsvereinbarung beziehungsweise aus dem FinöV-Fonds (*Fonds für den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs*) bezahlen, sofern die Linie Bestandteil der zweiten Etappe Bahn 2000 wird. Mit dem Sanierungsprogramm 2003 hat aber das eidgenössische Parlament diese Mittel gekürzt. Damit hat man die noch nicht laufenden Ausbauten abgeschnitten. In der neuen Leistungsvereinbarung, die ab 2007 gilt, ist offenbar kein Rappen für die Durchmesserlinie enthalten. Und die zweite Etappe Bahn 2000 ist nicht definiert. Das UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) ist auf Grund dieser Situation nun bekanntlich auf die Idee verfallen, einen Teil des benötigten Geldes für seinen S-Bahnanteil aus dem zu schaffenden Infrastrukturfonds zu nehmen. Dies betrifft aber nur eine erste Tranche. Die Mittel werden dann im Jahr 2008 zur Verfügung stehen, also einiges viel zu spät, als es überhaupt vorgesehen war. Regierungsrätin Rita Fuhrer, ich frage Sie heute doch einmal an, ob diese Finanzierung der Durchmesserlinie seitens des Bundes immer noch nicht gelöst ist. Und wie gross wird diese Verzögerung sein? Ist es immer noch gewährleistet, dass die Durchmesserlinie, sprich: Durchgangsbahnhof, im Jahr 2012 fertig gestellt sein wird oder nicht? Wenn ich alles so richtig beobachte, glaube ich nicht mehr daran, dass in diesem Jahr alles vollendet wird. Und wenn ich die nächste oder übernächste Vorlage in diesem Rat anschau – Gateway –, dann, muss ich sagen, werden wir auch dort nur von einem Projekt sprechen, bei dem die nötigen finanziellen Mittel einfach fehlen. Ich bitte Sie, geben Sie uns doch klar Antwort, was eigentlich jetzt abläuft. Danke.

*Marcel Burllet (SP, Regensdorf):* Wenn Sie ehrlich sind, können wir diese zwei Vorstösse momentan eigentlich gar nicht abschreiben, weil sie nicht erfüllt sind. Der Hund liegt nämlich woanders begraben. Die beiden Berichte des Regierungsrates lassen eine gewisse Resignation nicht vermissen. Zwar sind mehrere hundert Millionen Franken in den Ausbau der HGV-Strecken vorgesehen, wir wissen es. Die eidgenössischen

schen Räte haben letztes Jahr das Vollprogramm beschlossen. Meine Frage ist einfach – 1,2 Milliarden Franken soll das kosten –, wer das finanzieren wird. Denn der FinÖv-Topf ist vor allem für die NEAT (*Schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale*) bestimmt und für die Eisenbahntransversale zum Güterverkehr. Da bleibt nicht mehr viel für schnelle Verbindungen zu andern europäischen Zentren. Sie wissen es: Selbst in Zukunft wird die Fahrt nach Paris im Zug über vier Stunden betragen. Die Eisenbahn hat einfach keine Chance gegenüber dem Flugzeug; Lorenz Habicher wird das natürlich wieder mal freuen, ich weiss das aus der Kommission. Auf Kurzstrecken hat die Eisenbahn in Europa gute Chancen, auf den langen Strecken nicht. Gemäss Passagierumfragen sind Reisezeiten über vier Stunden eindeutig zu lang.

Das Schlüsselprojekt ist die Durchmesserlinie mit dem neuen Bahnhof Löwenstrasse. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer gehört hier ein Lob. Sie hat sich in Allianz mit Genf und dem Kanton Tessin schweizweit viel Verständnis für die absolute Priorität dieses Zürcher Bahnknotenpunktes geschaffen. Hier braucht es weiteren Druck allerorten und ich höre schon wieder die FDP, die im vorherigen Votum zögerte. Sie glaubt nicht mehr daran. Das ist eine falsche Einstellung!

Wo liegt nun der Hund begraben? Sogar Ernst Brunner von der SVP gibt hier unumwunden zu, dass die Eisenbahn Kapazitätsprobleme habe. Dann tun Sie doch auch den nächsten Schritt und sprechen Sie dem ÖV grosszügig die nötigen Mittel zu! Doch was tut die SVP? Schauen Sie auf Traktandum 8! Sie schießt sich auf den Zürcher Verkehrsverbund ein.

Die bürgerliche Mehrheit in Bern spart, was das Zeug hält, vor allem beim Umweltschutz und beim öffentlichen Verkehr. Ein paar Zahlen sollen das illustrieren; ich habe nachgeschaut: Nicht nur die Schweiz, ganz Europa fährt auf Strassen ab. Nehmen wir das letzte Jahrzehnt der EU-Staaten: Da wurden über 25 Prozent mehr Autobahnen gebaut. Die Bahnstrecken wurden um 4 Prozent reduziert. Ein besonders krasses Beispiel ist Frankreich. Frankreich hat aber seine 7-Prozent-Schienenreduktion ausgeglichen mit Milliardeninvestitionen in die TGV-Züge. In der Schweiz ist es ähnlich. Im gleichen Zeitraum hat die Schweiz 10 Prozent mehr Autobahnen gebaut. Die Eisenbahn konnte nur um mickrige 0,1 Prozent zulegen; also immer mehr Betonband statt Schienenstrang! Eine solche Verkehrspolitik ist tatsächlich widersprüchlich. Wer lamentiert, der Strassenbau werde vernachlässigt, ver-

kennt die Fakten. Fakt ist doch, dass auch der Kanton Zürich Pläne im Strassenbau hat für 18 Milliarden Franken. Und auf 5 Milliarden Franken ist man für den ÖV gekommen. 18 zu 5 zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs; der Richtplan lässt ja demnächst grüssen. Also demzufolge dreimal mehr finanzielle Mittel für die Strassen! Dass hier der Zug einmal mehr auf der Strecke bleibt, ist logisch, Willy Germann und Peter Anderegg haben es ausgeführt. Bisher ein Trauerspiel. Stellen wir doch die Weichen anders! Es braucht Investitionen in den ÖV; wir werden am Ball bleiben.

Wir schreiben mit Murren und schlechtem Gewissen ab.

*Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich hatte einen Disput mit dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten. Ein lückenhaftes Geschäftsreglement lässt einen Interpretationsspielraum. Meines Erachtens beträgt die Redezeit beim Erstunterzeichner und Fraktionssprecher zehn Minuten. Ich spreche also weiter und nicht zum zweiten Mal. (Heiterkeit.)*

Die Regierung und der ZVV setzen bei den dringendsten Infrastrukturbauten, also bei der Durchmesserlinie und dem Engpass Oerlikon–Winterthur auf die Leistungsvereinbarungen mit den SBB und weniger auf den unsicheren Infrastrukturfonds. Am letzten Freitag wurde die Leistungsvereinbarung bis 2010 in der NZZ detailliert veröffentlicht. Und es ist klar, dass der Wirtschaftsraum Zürich weiterhin krass diskriminiert wird. Die grössten Engpässe der Schweiz sind da, in dieser Leistungsvereinbarung bis 2010, schlicht nicht aufgeführt. Seit letztem Freitag sollten also alle Zürcher Parteien, der gesamte Kantonsrat und alle geplagten S-Bahn-Benützenden auf die Pauke hauen; Tausende von Pauken unterschiedlich dissonant gestimmt, dass man es in Bern auch hört. Ich frage mich: Liegt die Benachteiligung der Zürcher Schlüsselprojekte darin, dass Bund und SBB sich offenbar weiterhin darüber hinweg setzen können, wirtschaftlicher zu denken? Denn keine andere Bahninvestition in der Schweiz, die in den Leistungsvereinbarungen bis 2010 aufgeführt sind – auch jene einsamen Bahnausbauten im Furttal nicht –, hätten so eine hohe Wirtschaftlichkeit, einen so grossen Kosten-Nutzen-Effekt wie die Leistungssteigerungen bei den bestehenden Engpässen. Oder ich frage mich: Liegt die Benachteiligung der Zürcher Schlüsselprojekte darin, dass Bundesrat, vor allem damals Bundesrat Adolf Ogi, aber auch der National- und Ständerat das Problem der Ag-



glomerationen lange Zeit verschlafen haben und immer noch eine konzeptionslose, zusammenhangslose Bahnpolitik betreiben? NEAT, Liberalisierung, Lärmschutz, internationale Anbindung, Güterverkehr – das ist alles gut und recht, das wollen wir. Aber der Umwelt- und Umsteigeeffekt sowie das Nachfragepotenzial sind bei unseren Schlüsselprojekten im Wirtschaftsraum Zürich weit, weit, um ein Mehrfaches höher. Das muss in Bern auch einmal zur Kenntnis genommen werden. Die Durchmesserlinie sowie Leistungsverbesserungen zwischen Oerlikon und Winterthur sind für das gesamte Verbundangebot Schlüsselprojekte.

Im Kanton Zürich – ich muss das leider sagen – stellt sich früher oder später die Frage nach einer Notlösung in Form einer Vorfinanzierung, zum Beispiel durch die Zürcher Kantonalbank, unsere Staatsbank. Der Vorstoss betreffend europäisches Eisenbahnhochleistungsnetz haut in eine Kerbe, in die im Kantonsrat seit 15 Jahren gehauen wurde. Die heutige Hau-Übung müssen wir gleichsam unter Zugzwang machen, denn periphere Gebiete in der Schweiz hauen in die Kerben wie wild, und zwar aus engstirnigen, regionalpolitischen, unwirtschaftlichen Gründen, und da erlaube ich mir doch, die Relation noch einmal kurz aufzuzeigen. Der internationale Fernverkehr auf dem Schienennetz ist gegenüber dem Agglomerationsverkehr beinahe ein Peanut. Trotzdem wollen wir ihn fördern. Der internationale Fernverkehr bewegt sich ungefähr um die 3- oder 5-Prozent-Grösse. Also wollen wir das andere nicht aus den Augen verlieren. Von Zürich aus sind die Verbindungen nach Paris und Mailand auf gutem Wege. Problematisch sind die Verbindungen nach Stuttgart und München. Stuttgart sollte zwingend an den Zürcher Flughafen angebunden werden, als landseitiger Zubringerverkehr, also nicht in der Luft, sondern auf der Schiene! Aber da haben wir das Kapazitätsproblem, also die Zielkonflikte Fernverkehr–Agglomerationsverkehr. Ganz ähnlich verhält es sich bei der Verbindung nach München. Langsam sollte auch dem schläfrigsten Politiker klar werden, dass die schweizerische Bahnpolitik in eine Sackgasse schlittert, und ich bin froh, dass die Regierung, die Zürcher Regierung, beharrlich darauf hinweist, welches die Schlüsselprojekte in der Schweiz, nicht bloss im Kanton Zürich wären. Nochmals: Ich glaube, in Bern muss man das früher oder später zur Kenntnis nehmen, denn unter den Engpässen im Kanton Zürich ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Willy Germann, Sie täuschen sich. Heute behandeln wir Kommissionsvorlagen und keine persönlichen Vorstösse. Es gibt daher keine Erstunterzeichner mehr. Es handelt sich auch nicht um eine Eintretensdebatte, sondern um einen einfachen Abschreibungsantrag. Fraktionssprecher haben nur bei Eintretensdebatten eine längere Redezeit. Das Geschäftsreglement regelt die Redezeit ausreichend und muss daher nicht angepasst werden.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Marcel Burlet, es scheint mir, Sie haben in den Kommissionssitzungen geschlafen. Diese Postulate sind erfüllt und es handelt sich hier nicht um Vorlagen des Strassenverkehrs; der Hauptinhalt Ihres Votums bezog sich auf den Strassenverkehr. Bis vier Stunden Reisezeit ist auch die Bahn noch konkurrenzfähig, nachher nicht mehr. Es ist egal, wo die Reisezeit stattfindet. Und dann muss ich zum Votum von Peter Anderegg kommen. Gegen eine Umverteilung von Kurzstreckenflügen hat hier drin wohl niemand etwas. Die Kurzstreckenflüge sind eine Möglichkeit, wo man mit den Hochgeschwindigkeitszügen etwas erreichen kann. Aber bitte hören Sie auf, von Mittelstreckenflügen zu sprechen. Tel Aviv ist ein Mittelstreckenflug, Helsinki ist ein Mittelstreckenflug. Wollen Sie dorthin mit der Bahn reisen, müssen Sie eine Woche in Kauf nehmen. Und wenn Sie das umlagern wollen, dann dürfen Sie das. Es ist aber unsinnig und niemand wird Ihrer Umlagerungspolitik folgen. Also hören Sie auf, von Mittelstreckenflügen zu sprechen! Es ist blanker Unsinn und es zeigt, dass Sie die Verkehrspolitik nicht begriffen haben.

Willy Germann, Sie tragen natürlich zur Ratseffizienz sehr bei, indem Sie hier Aktivismus pur veranstalten; viele Worte und kein Inhalt, keine Taten. Und was Sie sehen lassen: Ja, Sie sind unzufrieden! Sie sind unzufrieden mit der Kommission, Sie sind unzufrieden mit dem Ratsbetrieb und Sie möchten, dass mehr geschieht. Nur, Sie wissen ganz genau, es geht nicht. Wenn man hier in Zürich «stämpfelt», dann macht man in Bern genau das Richtige, dann sagt man: «Die sollen einmal «täubeln» und danach schauen wir, was sie vorbringen.» Es ist doch besser, wir lassen unsere Volkswirtschaftsdirektion arbeiten, wir lassen den ZVV arbeiten. Denn die machen es gut und die machen es richtig in den kleinen Schritten, mit denen wir auch ein Resultat erzielen. Also hören Sie auf mit Aktivismus! Dringliche Postulate hier und dort bringen nichts. Wir reden uns in den Kommissionen die Kehle wund und

schlussendlich bleibt nichts übrig als die Abschreibung eines Postulates. Denn das ist der Weg eines Postulates: Es endet in der Abschreibung. Darum, noch einmal, kommen wir zum Punkt zurück: Lassen wir diejenigen arbeiten, die es gut machen: den ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion! Hoffen wir, dass sich Bundesrat Moritz Leuenberger aus der Verkehrspolitik etwas heraushält, denn er hat bis jetzt nichts Greifbares gemacht, sondern nur Unmut und Unwillen gestiftet – der Flughafen lässt grüssen – und darum können wir jetzt beide Postulate in Ruhe abschreiben. Ich danke Ihnen.

*Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur):* Ich danke, dass ich auch noch sprechen kann, ich habe mich nämlich bereits vor der Pause gemeldet gehabt. Aber das ist offenbar in der Aufregung etwas untergegangen.

Es ist jetzt sehr viel über die Strategien, wie auch im Vorlagentext [4266](#) angesprochen, gesagt worden. Es ist allerdings – und das ist mir jetzt sehr deutlich aufgefallen – vor allem über die Langfriststrategien gesprochen worden und fast nichts gesagt worden zu Kurzfriststrategien. Es ist auch im Postulatstext, also in der Antwort notabene, relativ wenig zur Kurzfriststrategie enthalten. Ich werde deshalb noch etwas zu kurzfristigen Möglichkeiten sagen.

Am Beispiel des Konfliktes mit der S14, die ja bekanntlich einen «Hinketakt» gekriegt hat und in Wipkingen nur noch stündlich statt halbstündlich hält. Ich denke, dieser Fall zeigt, dass man vielleicht auch irgendwann einmal etwas zurücknehmen muss. Es könnte sein, den Halt in Wipkingen ganz zu unterdrücken, aber dafür eine Ergänzung zu machen. Das wäre eine Kurzfriststrategie gewesen. Ich weiss nicht, wie detailliert das im ZVV geprüft worden ist, nämlich eine Ergänzung, dass der Bahnhof Wipkingen durch einen Shuttlebus zwischen Hardbrücke und Oerlikon bedient wird, dass man halt dort die Umsteigebeziehung auf einen Bus hat, aber dafür mit der S14 einen ständigen Anschluss an alle Intercity-Züge. Ich denke, das ist nicht zu unterschätzen. Die meisten Intercity-Züge Schweiz intern haben einen Halbstundentakt heute und da ist es sehr ungeschickt, wenn eine S-Bahn diesen nur alle Stunden gewährleisten kann. Also das könnte relativ viel Verwirrung stiften. Das ist vielleicht nicht der Weisheit letzter Schluss, aber eine Kurzfriststrategie, die man in diesem Detailfall auch hätte prüfen können.

Was die Langfriststrategien anbelangt, ist schon sehr viel gesagt worden. Ich denke, die Stossrichtung war absolut richtig, das Schiedsgericht anzurufen. Das war ein Mosaikstein darin, in Bern eben die Haltung des Kantons Zürich zu verdeutlichen. Allerdings müssen wir jetzt mit gewisser Ernüchterung feststellen, dass das noch nicht gereicht hat. Also fragt sich, was man sonst noch an Langfriststrategie in Bern vorbringen kann. Und da, denke ich halt, hat der Kanton Zürich eine Chance in der Agglomerationspolitik verpasst, nämlich die Chance, ein klares Zeichen zu setzen, ein klares Zeichen zu Gunsten der Schiene. Wir wollen im Kanton Zürich die Schiene ausgebaut haben. Und damit dieses Zeichen in Bern eben wirklich klar wahrgenommen wird, wäre ein gleichzeitiger Verzicht auf Strassenausbau, auf Autobahnausbau notwendig gewesen. Ich glaube, nur so kann sich Zürich in Bern das nötige Gewicht und das nötige Gehör verschaffen, wenn man sagt, man sei auch zu gewissen Verzichten bereit. Aber bei der Schiene wollen wir als dichtest besiedelter Kanton, abgesehen von Basel-Stadt natürlich, klare Prioritäten haben. Da können wir nicht auf das Entgegenkommen von Bern verzichten. Das wäre dann nach dem Motto «reculer pour mieux avancer», also beim Strassenbau lieber weniger fordern und dafür ganz klar die Priorität auf die Schiene setzen – im Sinn einer politischen Realität. Ich denke, das Nadelöhr der Politik lässt eben die freie Wahl des Ausbaus verschiedenster Verkehrsträger nicht mehr zu. Wir müssen schauen, dass der Bahnausbau durch dieses Nadelöhr der Politik in Bern hindurch kommt. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme.

*Peter Anderegg (SP, Dübendorf) spricht zum zweiten Mal:* Ich muss nochmals auf ein Argument zurückkommen von Kollege Lorenz Habicher mit seinem Rundumschlag. Es ist mir auch klar, dass man nicht diskutieren muss, ob wir jetzt eine Verbindung nach Tel Aviv wollen. Aber wir haben ja nicht mal einen Ersatzverkehr für Kurzstreckenflüge. Und wenn man ins Ausland schaut, vor allem ins fernere Ausland, und man sieht, wo Magnetschnellbahnen gebaut werden, dann kann man sich ja nur die Augen reiben, was wir hier eben nicht tun. Kollege Marcel Burlet hat es richtig gesagt: Wir schreiben die beiden Postulate ab, aber wir schreiben sie nicht ab, weil sie erfüllt wären, sondern wir schreiben murrend ab. Und wir werden ganz sicher darauf zurückkommen, weil hier absolut Nachholbedarf besteht.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Das Zürcher Bahnnetz ist nach Einführung der Bahn 2000 vor etwas mehr als einem Jahr tatsächlich vor allem in den Hauptverkehrszeiten komplett ausgelastet. Dass es eng geworden ist, das merken wir Benutzer unter anderem auch an den vielen Verspätungen, die wir neuerdings zu verzeichnen haben. Das ausgelastete Schienennetz führt dazu, dass nicht mehr alle Ausbauwünsche befriedigt werden können – Ausbauwünsche natürlich mit zusätzlichen Zügen – und im schlimmsten Fall der Fahrplan einzelner Linien sogar verschlechtert wird. Das ist auch der Grund, weshalb wir das Schiedsgericht angerufen haben. Es hat die Verdrängung der S14 behandelt. Diese Situation stellt nur einen Fall von mehreren und auch mehreren möglichen für die Zukunft dar. Was tut nun der Regierungsrat dagegen? Es gibt zwei Stossrichtungen. Erstens die so genannt «gerechte» Verteilung der vorhandenen Trasseen anzustreben zwischen nationalem Verkehr und dem S-Bahnverkehr auf den Schienen. Diese gerechte Verteilung kann nur über eine koordinierte Planung und auch über eine klare und eindeutige Prioritätenordnung erreicht werden. Wenn dies nichts nützt, bleibt allerdings nur noch der Gang vors Schiedsgericht, wie das bereits im Fall der S14 geschehen ist.

Zweitens: der Ausbau der Infrastruktur. Längerfristig bleibt nur noch ein Ausbau der Infrastruktur als Lösung übrig. Im Vordergrund stehen dabei natürlich die Durchmesserlinie und die vierte Teilergänzung der S-Bahn Zürich. Besorgnis erregend ist dabei tatsächlich, wie Sie das auch schon festgestellt haben, dass für die neue Durchmesserlinie die Finanzierung des Bundes immer noch nicht wirklich gesichert ist. Vorgesehen ist ein Beitrag im Infrastrukturfonds von 400 Millionen Franken. Die Differenz müsste allerdings vom Bundesrat oder dann, wenn nicht von ihm, dann halt vom Parlament in die Leistungsvereinbarung 2007 aufgenommen werden. Die Leistungsvereinbarung von 2011 wäre unserer Meinung nach zu spät, denn dann würde eine Verzögerung von einem Jahr auftreten, weil der Infrastrukturfonds voraussichtlich frühestens ab dem Jahr 2008 die Gelder freigeben wird. Ich bin positiv, auch wenn der Bundesrat in die Leistungsvereinbarung 2007 den Differenzbetrag nicht aufnehmen würde, dass wir ihn über das Parlament einbringen könnten. Wir arbeiten sehr gut mit den Kantonen Genf und Tessin, die auch ihre Anliegen haben, die vermutlich aber im Infrastrukturfonds erfüllt werden könnten. Allerdings ist auch von den Parlamentariern des Kantons Zürich ein wichtiges Zeichen gesetzt worden. Alle Parlamentarier aller Parteien haben einen gemeinsamen Brief an

den Bundesrat unterschrieben; das ist noch nicht vorgekommen. Und wenn sie zu dieser Unterschrift stehen und bei der Debatte im Parlament auch entsprechend handeln, dann sollte es möglich sein, zusammen mit den Romands und den Tessinern zu einer Lösung zu kommen, die für die Durchmesserlinie eine weitere Planung und keinen Baustopp bedeuten würde.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung in Bezug auf einen reibungslosen Verkehr auf den Geleisen. Damit habe ich abgeschlossen; militärisch würde man sagen: Fertig! (*Heiterkeit.*)

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der beiden dringlichen Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet und die dringlichen Postulate sind abgeschrieben.

Die Geschäfte 5 und 6 sind erledigt.

## **7. Wirtschaftsfeindlichkeit der Verwaltung**

Interpellation Claudio Zanetti (SVP, Zollikon) und Mitunterzeichnende vom 7. Februar 2005

KR-Nr. [32/2005](#), RRB-Nr. 470/30. März 2005

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Wie der Tagespresse kürzlich zu entnehmen war, hat es die kantonale Verwaltung mit Hilfe bürokratischer Massnahmen erneut fertig gebracht, ein Unternehmen zur Geschäftsaufgabe zu zwingen. Diesmal wurde der vom Bundesamt für Landwirtschaft mit einem Innovationspreis ausgezeichneten Herstellerin von «Nachtmilch» der Garaus gemacht. Begründet wurde die Intervention damit, dass die Bezeichnung «Nachtmilch» und die entsprechende Werbung den Eindruck erzeuge, es handle sich um ein Heilmittel, weshalb Werbung unzulässig sei.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie gedenken Regierungsrat und Verwaltung gegen Eltern vorzugehen, die ohne wissenschaftlich gesicherte Grundlagen versuchen, ihren

Kindern die Suppe oder das Gemüse schmackhaft zu machen, indem sie ihnen einreden, sie würden davon gross und stark werden?

2. Bekanntlich beanspruchen Regierungsrat und Verwaltung beim Gesetzesvollzug (beispielsweise bei der Inkraftsetzung von Parlamentsbeschlüssen) einen beträchtlichen Ermessensspielraum. Besteht ein solcher auch im oben erwähnten Fall, und wäre gerade in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation nicht eine gewisse Kulanz angezeigt?

3. Wieso unterstützt der Kanton Zürich ein Projekt zuerst mit einem Agrarförderbeitrag und verunmöglicht anschliessend die Umsetzung dieses Projekts mit bürokratischen Auflagen? Ist der Regierungsrat der Meinung, dieser Förderbeitrag sei sinnvoll und zweckmässig ausgegebenes Geld?

4. Inwiefern entspricht das Verhalten des Kantonschemikers im oben erwähnten Fall dem in der Broschüre der kantonalen Wirtschaftsförderung gezeichneten Bild, wonach die Zürcher Behörden «sehr kooperativ» sind und «Neuansiedlungen von Firmen tatkräftig unterstützen», «die bürokratischen Hürden im Vergleich zu anderen europäischen Ländern gering sind» und das Ziel verfolgt wird, «für alle Partner Win-win-Situationen zu erreichen»?

5. Welche Beispiele sind dem Regierungsrat für die im europäischen Vergleich angeblich überdurchschnittliche Kooperationswilligkeit der Zürcher Behörden bekannt?

6. Ist der Regierungsrat bereit, die Zürcher Wirtschaft, das heisst die werktätige Bevölkerung, von bürokratischem, wirtschaftliches Wachstum hemmendem Ballast zu befreien? Welche Massnahmen werden dafür ins Auge gefasst? Bis wann darf mit einer entsprechenden Regierungsvorlage gerechnet werden?

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

Alles Handeln der Verwaltung beruht auf demokratisch-rechtsstaatlich zu Stande gekommenen Gesetzen. Die Verwaltung steht dabei häufig im Spannungsfeld widersprüchlicher Interessen der verschiedenen Bevölkerungsteile. Beschliesst der Gesetzgeber eine Liberalisierung der Öffnungszeiten von Gastwirtschaften, soll die Verwaltung gegen die damit einhergehende nächtliche Lärmzunahme einschreiten. Die mitunter vermisse Bürgerfreundlichkeit der Verwaltung entspringt oft auch

ihrer Aufgabe, unangenehme Normen durchsetzen zu müssen – sei es bei der Steuerveranlagung, als Polizei, bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung bei der Sozialversicherung oder als Noten gebende Lehrkraft. Selbstverständlich hat die Verwaltung ihre Aufgaben wohlwollend und massvoll zu erfüllen. Gegen falsche oder willkürliche Rechtsanwendung durch die Verwaltung steht der Bürgerin oder dem Bürger ein gut ausgebautes Rechtsmittelsystem zur Verfügung. Anspruchsvoll ist die Interessenabwägung insbesondere zwischen einem Individualinteresse (beispielsweise eines Unternehmens) und dem allgemeinen Interesse (beispielsweise einer Norm zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung). Es liegt in der Natur der Sache, dass hier oft nicht alle Beteiligten zufrieden gestellt werden können. Zahlreiche Mitarbeitende der Verwaltung erbringen tagtäglich den Tatbeweis einer bürger- und damit auch wirtschaftsfreundlichen Haltung.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat und die Verwaltung werden sich auch künftig nicht in familieninterne Angelegenheiten einmischen.

Zu Frage 2:

Die Bezeichnung «Nachtmilch» ist geeignet, bei Konsumentinnen und Konsumenten zwei unterschiedliche Assoziationen zu erwecken. Sie kann als Hinweis auf eine schlaffördernde Wirkung oder aber auch bloss auf den Umstand, dass die Milch nachts gewonnen wurde, interpretiert werden. In Ausschöpfung des Ermessensspielraums hat das Kantonale Labor Zürich (fortan KLZ) die Bezeichnung «Nachtmilch» als Fantasiebezeichnung gewürdigt, und der Begriff wurde als solcher nicht beanstandet. Die Angaben auf der Packung sowie die entsprechende Werbung (einschliesslich Internetauftritt) waren jedoch klar gesetzwidrig. Die Lebensmittelgesetzgebung verbietet für Lebensmittel Hinweise sowie Aufmachungen irgendwelcher Art, die einem Lebensmittel den Anschein eines Heilmittels geben und auf krankheitsverhütende und krankheitslindernde Eigenschaften hinweisen. Zudem dürfen keine Angaben über Wirkungen gemacht werden, die alle vergleichbaren Lebensmittel ebenfalls besitzen (Art. 18 Lebensmittelgesetz [LMG; SR 817.0] und Art. 19 Lebensmittelverordnung [LMV; SR 817.02]). Schlafmittel gelten als Heilmittel, welche von den Zulassungsbehörden geprüft und zugelassen werden müssen. Der in der Werbung verwendete Hinweis auf das Hormon Melatonin ist zudem irreführend, da die angegebene Menge des Hormons nach wissenschaftlichen Erkenntnis-



sen keinen Einfluss auf das Schlafverhalten hat. Pharmakologisch wirksame Dosen liegen etwa einmillionenfach über den Mengen in 250 ml Milch. Selbst Tomaten und Gurken enthalten mehr Melatonin als die Milch.

Das Gebot der Gleichbehandlung verbietet die Kulanz gegenüber Gesetzesverstössen – auch in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation. Die konstante und konsequente Praxis des KLZ in derartigen Fällen ist vom Verwaltungsgericht und vom Bundesgericht mehrfach bestätigt worden.

Zu Frage 3:

Die Landwirtschaft im Kanton Zürich steht, wie in der gesamten Schweiz, unter starkem ökonomischem Druck. Eine der Strategien für Landwirtschaftsbetriebe, den sinkenden Produktpreisen bei Massengütern zu begegnen, ist die Spezialisierung auf Nischenprodukte. Solche innovativen Betriebsumstellungen sind oftmals mit beträchtlichen Investitionskosten und regelmässig auch mit erheblichen betriebswirtschaftlichen Risiken verbunden. Mit dem Leitbild für die Zürcher Landwirtschaft von 1995 wurde deshalb festgelegt, dass das Amt für Landschaft und Natur innovative Projekte in der Landwirtschaft mit einem einmaligen Beitrag fördern kann. Dazu wird jährlich ein Betrag von Fr. 150'000 budgetiert, der nur dann vollumfänglich ausgeschüttet wird, wenn genügend Projekte in ausreichender Qualität vorliegen. Den Entscheid, ob ein Projekt ausgezeichnet wird, fällt eine Jury, die sich aus Vertretern von Wissenschaft, Politik, Verwaltung und dem Zürcher Bauernverband zusammensetzt.

In den letzten fünf Jahren wurden im Durchschnitt jährlich ein bis zwei Projekte ausgezeichnet und mit einem Betrag von Fr. 20'000 bis höchstens Fr. 50'000 belohnt. Das Projekt «Nachtmilch» wurde 2003 mit einem Beitrag von Fr. 20'000 gewürdigt. Es wurde von der Jury einstimmig als innovativ und unterstützungswürdig beurteilt.

Die Schwierigkeiten des Projektes begannen erst nach der Auszeichnung mit dem Innovationspreis. Sie betreffen die Produktkennzeichnung, die vom KLZ beanstandet wurde. Zum Zeitpunkt der Projektauszeichnung waren sich weder die Jury noch das Amt für Landschaft und Natur der Bedenken des Kantonalen Labors bewusst.

Zu Fragen 4 bis 6:

Das KLZ ist stets bemüht, jederzeit – also auch im Vorfeld der Einführung eines neuen Produktes – rechtlich korrekte und verbindliche Auskünfte zu erteilen. Die Betriebe können sich auf seine Empfehlungen

verlassen; sie stellen eine zuverlässige Grundlage für die Tätigkeiten im Umgang mit Lebensmitteln dar.

Bei der standardisierten Beurteilung der «Regelungsdichte» im Kanton Zürich im Vergleich zu Konkurrenzstandorten muss auf internationale Ländervergleiche abgestützt werden, da Regionalvergleiche nicht verfügbar sind. Im aktuellen Global Competitiveness Report 2002–03 liegt die Schweiz auf Platz 10. Die europäische Spitzenposition hält Island. Im Index der «Economic Freedom 2005» rangiert die Schweiz auf Rang 13 weltweit und gehört damit zur Spitze in Europa. Die genannten Studien weisen selbstverständlich Bewertungsunterschiede auf, wobei denen nicht näher nachgegangen werden kann, da die tatsächlichen Analysekriterien nicht zugänglich sind. Insgesamt erhält die Schweiz in diesen und ähnlich aufgebauten Vergleichen bezüglich Gesetzeslast und der Kooperationswilligkeit der Behörden eine gute Note.

Administrative Hemmnisse und Bewilligungsprozesse sind zu vereinfachen oder zu beseitigen, wo dies möglich und sinnvoll ist. Für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Zürich kommen der Schaffung von einfachen und raschen Verfahren vor allem für die KMU besondere Bedeutung zu. Im Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. [298/1999](#) betreffend Auswirkungen neuer und bestehender Gesetze und Verordnungen auf Klein- und Mittelbetriebe (KMU; Vorlage [3916](#)) wurde dargelegt, dass die Überprüfung von bestehenden und neu zu erlassenden Vorschriften bezüglich nachteiliger Auswirkungen eine Daueraufgabe der Verwaltung sei. Es ist die Aufgabe von Legislative und Exekutive, alle Erlasse regelmässig auf ihre Bürgerfreundlichkeit hin zu prüfen. In die Pflicht genommen ist dabei auch das Parlament auf gesetzgeberischer Stufe. Besonderes Augenmerk auf Bürgerfreundlichkeit der Norm in Inhalt und Durchführung richtet der Regierungsrat auch in seinen Vernehmlassungen zu bundesrechtlichen Vorhaben. Deregulierungsmassnahmen stossen jedoch dort an Grenzen, wo die öffentliche Ordnung und Sicherheit sowie die Gesundheit von Mensch und Tier betroffen sind und die Unverletzlichkeit von Rechtsgütern wie Freiheit und Eigentum des Einzelnen in Frage gestellt werden.

Grosses Potenzial wird allerdings nicht nur der Deregulierung, sondern auch der Vereinfachung der Verfahrensabwicklung eingeräumt. Einer der ersten Schritte war die Übersicht der Bewilligungen auf der Internetseite des Amtes für Wirtschaft und Arbeit ([www.awa.zh.ch](http://www.awa.zh.ch)), wo

bereits einzelne Gesuchsformulare abrufbar sind. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Verwaltungsstellen kann jedoch darüber hinaus durch E-Government in erheblichem Mass erleichtert werden. Im Jahre 2004 wurden zwei kantonale webbasierte Portale (gründen/www.gruenden.ch, Zürcher Notariate/www.notariate.zh.ch) prämiert, und die elektronische Arbeitsbewilligungslösung (www.arbeitsbewilligungen.zh.ch) wurde Kategoriensiegerin.

Als aktuelles Beispiel unter vielen für gute Zusammenarbeit kann die Umsiedlung des Zürcher Blumenmarkts in Oberengstringen erwähnt werden. Gesucht wurde nach einer Expansionsmöglichkeit, die am alten Ort nicht gegeben war. Nach einem längeren Suchprozess fiel die Wahl auf ein Areal in Wangen-Brüttisellen. Die Kommission Planung und Bau des Kantonsrates konnte sich davon überzeugen, wie sich die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit den Gemeindebehörden für die Richtplanänderung dieses Areals einsetzten. Der Kantonsrat hat am 23. August 2004 der Vorlage 4134 des Regierungsrates dann auch zugestimmt. Als weiteres sehr aktuelles Beispiel guter Zusammenarbeit kann das Briefverteilzentrum Mülligen erwähnt werden.

*Claudio Zanetti (SVP, Zollikon):* Man ist für einmal geneigt, dem Regierungsrat «Bravo!» zuzurufen. In einer Klarheit, die seinen Antworten und Stellungnahmen üblicherweise abgeht, hält er in seiner Antwort auf diese Interpellation fest, dass alles Handeln der Verwaltung auf demokratisch rechtsstaatlich zu Stande gekommenen Gesetzen beruht. Das ist beruhigend. Dann dürfen wir also davon ausgehen, dass Regierungsrat Markus Notter für seine Aussage vom 28. Oktober 2004 vor dem Verfassungsrat getadelt wurde. Unser Justizminister gab damals nämlich zu Protokoll, dass die Verwaltung sehr viele Dinge ohne rechtliche Grundlage tut und dass sich daran auch mit der neuen Verfassung nichts ändern werden. Zumindest was Regierungsrat Markus Notters Spendierfreudigkeit in kulturellen Belangen angeht, hat er dabei sicherlich nicht gelogen. Das würde allerdings bedeuten, dass es dem Regierungsrat mit seiner Interpellationsantwort nicht ganz ernst ist; das wollen wir ihm natürlich nicht unterstellen. In seiner Antwort macht er auch wirklich klar, wie ernst es ihm tatsächlich ist: Er will das Recht durchsetzen – und sollte dabei die Welt zugrunde gehen. Ihn interessieren eigentlich nur Recht und Gesetz. Und nur weil es dafür noch keine

gesetzliche Grundlage gibt, will er es beispielsweise Eltern nicht verbieten, ihre Kinder zum Suppenessen anzuhalten, indem man ihnen sagt, sie würden davon gross und stark. Ja, der Regierungsrat will nicht einmal einschreiten, wenn die Eltern diese Behauptung nicht wissenschaftlich hieb- und stichfest belegen können.

Dafür kennt er keine Gnade, wenn jemand behauptet, man schlafe besser, wenn man Milch trinkt, die bei Dunkelheit gemolken wurde und deshalb einen höheren Anteil von Melatonin aufweist. Dann kriegt es die betreffende Bäuerin mit der vollen Härte des Gesetzes zu tun. Es spielt dann keine Rolle mehr, dass die Frau für ihre Entwicklung kurz zuvor vom Bundesamt für Landwirtschaft noch mit einem Innovationspreis ausgezeichnet wurde. Dann werden Ämter mobilisiert und ein Heer von Bürokraten beschäftigt sich mit der weltbewegenden Frage, was der Begriff «Nachtmilch» bei den Konsumenten wohl für Assoziationen auslöst. Machen wir doch den Test, Sie sind schliesslich Gesetzgeber und wissen darum besser als die Verwaltung, was der Sinn von Gesetzen ist. Wer von Ihnen denkt beim Stichwort «Nachtmilch» zunächst an ein Heilmittel, rennt zum Arzt oder sucht nach der Packungsbeilage? Oder wer von Ihnen glaubt, dass eine Kuh Skispringen, Steppen oder Fussballspielen kann, nur weil sie mit Milch grossgezogen wurde und weil uns die Werbung dies auf lustige Art und Weise vorgaukelt? In Finnland und England und vermutlich auch in andern Ländern kann «Nachtmilch» ohne weiteres produziert und vertrieben werden. Entweder wird dort die Mündigkeit der Bewohner dieser Länder von der Verwaltung höher eingeschätzt als hier zu Lande oder den jeweiligen Produzenten ist es tatsächlich gelungen, den wissenschaftlichen Nachweis zu erbringen, dass man mit einem Glas «Nachtmilch» besser schläft; für Grosskonzerne ist das schliesslich kein Problem. Nestlé beispielsweise ist dabei, mit so genanntem Functional Food einen riesigen Markt aufzubauen. Da gibt es zum Beispiel ein Joghurt mit dem wohlklingenden Namen LC1. Bei der Werbung dafür fallen zwei Dinge auf: Es wurde hervorgehoben, dass Nestlé in jahrelanger Forschung Aktivkulturen entdeckt und deren schützende Wirkung erforscht hat, und zweitens heisst es, dass diese zehn Milliarden Aktivkulturen eine schützende Funktion für die Darmflora und das Immunsystem haben. Nestlé, die über Forschungseinrichtungen verfügt, von denen unser kantonales Labor natürlich nur träumen kann, wird ohne Zweifel auch schon bald den Nachweis erbringen, dass «Nachtmilch» eine Schlaf fördernde Wirkung hat. Bettina Springer, so heisst unsere

«Nachtmilch»-Produzentin aus Rätterschen, kann das nicht. Dafür fehlen ihr ganz einfach die Mittel, auch wenn sie den ganzen Förderpreis dafür einsetzt. Sie muss mit bescheidenen Mitteln kämpfen. Während sie für Werbung Verwandte einspannen muss, holt sich Nestlé, wenn es Probleme gibt oder um solche zu verhindern, einfach einen ausgedienten Bundesrat in den Verwaltungsrat. Kosten spielen hier keine Rolle.

Damit keine Missverständnisse aufkommen: Unsere Gesetze müssen für alle gleich gelten. Wo eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Gesundheit droht, darf nicht gespart werden; dafür haben wir schliesslich Gesetze. In diesem Fall geht es jedoch um eine simple Frage, nämlich darum, ob ein Glas Milch allein deshalb zum Heilmittel wird, weil behauptet wird, dass man nach ihrem Konsum besser schlaffe. Und alles, was ich verlange, ist, dass man sich hier von Seiten unserer Verwaltung etwas flexibler zeigt. Dieser überspitzte Formalismus und dieser geradezu krankhafte Drang zum Perfektionismus, der Eigeninitiative, Eigenverantwortung und damit jeglichen Pioniergeist zunichte macht, schaden letztlich uns allen. Sie stärken nur die Verwaltung und geben den Juristen Futter. Das kann nicht Ziel einer Politik sein, die sich am Wohle der Bevölkerung orientiert.

Ich rufe den Regierungsrat dazu auf, sich Gedanken darüber zu machen, wie den Bürgerinnen und Bürgern die ihnen geraubte Freiheit wieder zurückgegeben werden kann. Ich jedenfalls habe keine Angst vor der Vorstellung, dass eine innovative Biobäuerin sich mit ihren Produkten im Markt erfolgreich gegen grosse internationale Unternehmen behaupten kann, bloss weil sie die Nase vorn hat, im Gegenteil: Ich finde die Vorstellung wunderbar und finde, genau darum sollten wir Politik betreiben. Ich danke Ihnen.

*Lucius Dürri (CVP, Zürich):* Lieber Claudio Zanetti, ich glaube, es ist nicht zulässig, auf Grund eines Einzelfalls, von dem wir die Details nicht kennen, weil wir keine Akteneinsicht haben, abzuleiten, der Regierungsrat sei wirtschaftsfeindlich. Es ist sicher bedauerlich, dass dieser innovative Betrieb, diese Unternehmung letztlich gescheitert ist; das ist schade. Es wäre schön, wenn weitere Pionierunternehmungen in diesem Kanton zum Blühen kämen. Aber da jetzt ausschliesslich die Regierung verantwortlich zu machen und daraus abzuleiten, die Regierung sei generell wirtschaftsfeindlich, ist, glaube ich, völlig übertrieben und trifft in dieser Form auch nicht zu. Ich selber habe das Glück oder

vielleicht auch das Pech, seit Jahren diesem Rat anzugehören. Ich habe mehrmals in Vorstössen die Regierung ersucht und ermuntert, Bewilligungsverfahren oder andere wirtschaftliche Hemmnisse zu vereinfachen, und ich kann sagen, einiges von diesen Anliegen wurde umgesetzt. Man hat Bewilligungen gestrafft, man hat sie gar abgeschafft und Verfahren gekürzt. Es ist nicht nichts gegangen.

Das heisst nun nicht, dass der Handlungsbedarf völlig weg wäre, überhaupt nicht. Die Regierung darf nicht erlahmen, weiter in diese Richtung zu gehen. Umgekehrt ist es aber auch unser Rat, der nicht selten gerne und oft auch etwas überlegiferiert und dann dazu beiträgt, dass die Wirtschaft eben nicht nur einfache Bedingungen hat. Also insofern sitzen wir im gleichen Boot wie die Regierung. Ich finde, man sollte den Fall dieser «Nachtmilch» einerseits und die Frage der so genannten Wirtschaftsfeindlichkeit der Regierung andererseits auseinander halten. Zu Ersterem können wir uns nicht äussern; wir kennen die Akten nicht. Wir wissen nicht, was für Ermessen tatsächlich verwendet wurde. Immerhin gäbe auch hier einen Rechtsweg oder hätte man den Rechtsweg einschlagen können. Beim Zweiten aber bin ich der klaren Meinung: Eine Wirtschaftsfeindlichkeit der Regierung kann man nicht festhalten, umso mehr, als die Wirtschaft selber keine solchen Behauptungen aufstellt. Ich danke Ihnen.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Der Kantonschemiker Doktor Rolf Etter hat persönlich am 18. Mai 2004 die Verfügung erlassen, dass das Produkt «Nachtmilch» mit der damaligen Kennzeichnung und Zweckbestimmung nicht mehr abgegeben werden darf. Die Einsprache gegen diese Verfügung hat Rolf Etter selber abgewiesen. Im Wesentlichen ging es bei der Abweisung darum, dass die Produzenten der «Nachtmilch» weiterhin mit dem Slogan «Natürlich gut schlafen» werben wollten. «Natürlich gut schlafen» wurde als unerlaubte Heilpreisung abgelehnt. Leider wurde gegen diese Verfügung nicht rekurriert. Am 27. September 2004 wurde dann wiederum eine Probe der «Nachtmilch» erhoben – in der neuen Aufmachung. Beanstandet wurde dann am 14. Dezember 2004 der Hinweis «enthält natürliches Melatonin», also nicht der Hinweis auf einen erhöhten Melatoningehalt, sondern einfach der Hinweis auf einen effektiv vorhandenen natürlichen Inhaltsstoff, sowie dass der Genuss empfohlen werde und dass auf der Etikette eine schlafende Frau abgebildet war. Die Abbildung einer

schlafenden Frau war bei der ersten Verfügung übrigens noch kein Thema. Zudem machte Rolf Etter eine Strafanzeige. Unter diesen Umständen gaben diese Jungunternehmer dann auf, obwohl sie offenbar eine Kundschaft gefunden haben.

Doktor Rolf Etter hat also jeweils höchstpersönlich die Einsprachen gegen seine eigenen Verfügungen abgewiesen. In einer Beurteilung des pensionierten Kantonschemikers Doktor Martin Schüpbach werden das Vorgehen und die Begründung als rechtsmissbräuchlich und willkürlich bezeichnet. Artikel 52 Lebensmittelgesetz schreibt zwar vor, dass Einsprachen an die verfügende Behörde zu richten sind. Damit ist aber sicher nicht vorgeschrieben, dass das die gleiche Person macht, die die Verfügung erlassen hat.

Ich habe die Akten, ich habe sie eingesehen. Ich habe die Stellungnahme von Marcel Schüpbach. Ich bitte die Geschäftsprüfungskommission, sich darum zu kümmern.

Ich möchte Ihnen an einem andern Beispiel beschreiben, dass das kantonale Labor auch sonst ein Problem mit der Verhältnismässigkeit hat. Es ist die Geschichte einer Fertigsalatprobe aus Bioproduktion. Das kantonale Labor fand Mikrospuren eines Fungizids weit unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes und unterhalb der Nachweisgrenze der üblichen Pestizidanalytik. Das kantonale Labor sandte dem Grossverteiler den Befund mit dem Hinweis «Verdacht auf illegale Feldanwendung». Daraufhin räumte der Grossverteiler alle Produkte aus dem Gestell und verhängte einen Lieferstopp. Als Ursache stellte sich dann heraus, dass die Arbeiterinnen in der Rüsterei Plastikhandschuhe trugen, welche mit diesem Fungizid behandelt waren. Das war auf der Packung der Plastikhandschuhe nicht deklariert und in der Branche zu diesem Zeitpunkt auch nicht bekannt. Dumm gelaufen, aber ganz sicher keine betrügerische Absicht! Den Produzenten hat am meisten getroffen, dass er ungerechtfertigt beim Kunden als Betrüger verdächtigt wurde. Das kantonale Labor reagierte auch dann nicht, als ihm der Befund mit den Handschuhen mitgeteilt wurde. Erst als auf der Stufe der Gesundheitsdirektorin Verena Diener interveniert wurde, nahm Rolf Etter den Verdacht endlich zurück. Schadenssumme insgesamt fünfstellig zu Lasten des Gemüseproduzenten! Niemand hängt eine Beanstandung des Kantonschemikers gerne ins Schaufenster, deshalb sind die Methoden des Doktors Rolf Etter auch nur Insidern bekannt. Ich könnte hier aber locker eine Stunde weiter referieren.

Ein letztes Beispiel, bei dem ich persönlich beteiligt war. Die gewerblichen Mostereien im Schweizerischen Obstverband machten gemeinsam ein Pestizid- und Mykotoxinscreening. Ich wurde vom kantonalen Lebensmittelinspektor gefragt, ob ich die Resultate des kantonalen Labors zur Verfügung stelle. Im Ausschuss Wissenschaftstechnologie des Schweizerischen Obstverbandes, dessen Präsident ich seit vielen Jahren bin, sitzt auch die Betriebsleiterin der Thurella, namens Miriam Blocher, drin, die Sie vielleicht kennen. Wir haben einstimmig beschlossen, die Daten dem Kantonschemiker nicht zu überlassen; ganz einfach darum, weil wir kein Vertrauen mehr haben in die kantonalen Labors, dass man uns fair behandelt. Ich bitte die Geschäftsprüfungskommission, sich darum zu kümmern.

*Katharina Weibel (FDP, Seuzach):* Die Freisinnigen verstehen die Verwaltung grundsätzlich als Dienstleisterin und nicht primär als Kontrollstelle. Die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Bürger sind aufzunehmen und in eine möglichst komfortable Lösung für alle umzusetzen. Gesetze und Verordnungen müssen klar und durchsetzbar sein – für jedermann. Für Freisinnige muss die Verwaltung aber auch offen sein für neue Ideen, für Veränderungen. Genau in diesem Umfeld ist das Geschäft «Nachtmilch» anzusiedeln. Eine neue Idee umsetzen, ist gut und muss gefördert werden. Wenn das neue Geschäft, die umgesetzte Idee den Bürger zu Hoffnungen verleitet, die bei weitem nicht erreicht werden können, wenn unhaltbare Versprechungen suggeriert werden wie «Hilfe bei Schlafstörungen», wenn Gesetze verletzt werden, dann ist die Verwaltung gefordert zum Schutze der Bevölkerung. Das Geschäft «Nachtmilch» hat also nichts mit überhöhten bürokratischen Hürden zu tun, nichts mit Agrarförderung, auch nichts mit mangelndem Kooperationswillen der Verwaltung. Es geht schlicht darum, dass korrekte und für alle verbindliche Verfahren angewendet werden. Wer unser Rechtssystem mit billigen Marketingmitteln unterlaufen will, soll nicht noch gelobt oder gar mit einem Preis geehrt werden; das ist schlicht unlauter.

Die FDP nimmt die Antwort der Regierung zur Kenntnis und erwartet weiterhin korrekte, transparente Entscheide, gerade auch, wenn sie wie in diesem Fall korrigiert werden müssen.



*Martin Arnold (SVP, Oberrieden):* Vorab bedanke ich mich beim Regierungsrat für die ausführliche Stellungnahme zur Interpellation. Auch die Absicht der Regierung, die kantonalen Regelungen einer ständigen Überprüfung auf ihre Auswirkungen zu unterziehen, nehme ich zur Kenntnis. Von Seiten des Gewerbes unterstützen wir diese Bemühungen und stellen der Regierung mit unserer Volksinitiative zur KMU-Entlastung ein Instrument zur Verfügung, um diese Arbeit künftig noch akzentuierter machen zu können. Denn von den bisherigen Bemühungen ist in der Praxis leider wenig zu spüren. Gerade das kantonale Labor und der Kantonschemiker fallen hier sehr negativ auf. Sie sind unsicher? Sprechen Sie einmal mit einem privaten Metzger darüber! Fragen Sie nach den ständig steigenden Auflagen, welche im Kanton Zürich extensiv ausgelegt werden. Und fragen Sie sich dann, warum die Dichte an privaten Metzgereien im Kanton Zürich derart stark reduziert wurde. Selbstverständlich spielen dabei auch das wirtschaftliche Umfeld und die marketingmässigen Anstrengungen der Grossverteiler eine Rolle. Aber vor allem die durch die Verwaltung auferlegten Kosten sind für Klein- und Kleinstunternehmer kaum zu tragen. Oder versuchen Sie einmal eine Gastwirtschaft zu übernehmen. Die auferlegten Kosten sind zu oft nicht tragbar, ein Resultat der Arbeit nicht zuletzt der kantonalen Verwaltung. Oder fragen Sie Lebensmitteldetaillisten über die Ausgestaltung der Lebensmittelkontrolle und deren Kosten! Oder versuchen Sie einmal, wie an diesem Beispiel zu sehen ist, ein neues Produkt auf den Markt zu bringen. Das ist für Kleinbetriebe ein Spiessrutenlauf durch die Verwaltung, der kaum mehr zu bewältigen ist und letztlich zur Ausdünnung und Vereinheitlichung des Angebotes führt.

Das Beispiel der «Nachtmilch» zeigt diese Fehlentwicklung exemplarisch auf. Das kantonale Labor oder besser der Kantonschemiker hat hier einmal mehr mit Kanonen auf Spatzen geschossen. Der durchaus mögliche Spielraum zu Gunsten der Jungunternehmung wurde nicht ausgeschöpft, ganz im Gegenteil. Zudem ist festzustellen, dass in unserer Verwaltung offenbar die Linke oft nicht weiss, was die Rechte tut. Das ist äusserst stossend und zeigt aber auch auf, dass in dieser Verwaltung noch einiges an Speck vorhanden ist. Die Ausführungen von Robert Brunner kann ich hier für einmal nur unterstützen. Eine Untersuchung der Geschäftsprüfungskommission im kantonalen Labor wäre absolut angebracht und könnte der Regierung bestimmt wichtige Hinweise geben, wie sie ihre Verwaltung, insbesondere das kantonale La-

10754

bor, künftig noch unternehmerfreundlicher und noch innovationsfreundlicher führen könnte. Ich danke Ihnen.

Das Geschäft ist erledigt.

### **8. Kostenunterdeckung beim ZVV gemäss KEF 2005 bis 2008**

Postulat Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon) und Mitunterzeichnende vom 11. April 2005

KR-Nr. [104/2005](#), RRB-Nr. 825/8. Juni 2005 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Bericht vorzulegen der aufzeigt, was für Folgen für den ZVV eine Festsetzung des ZVV-Rahmenkredits für die Periode 2007–2008 auf dem Niveau der Jahre 2005–2006 hätte.

Begründung:

Gemäss KEF 2005–2008 soll der dannzumal zu sprechende Rahmenkredit für die Finanzierung der ZVV-Unterdeckung in den Jahren 2007–2008 total 747 Millionen Franken betragen, das heisst 97 Millionen Franken mehr als in der Periode 2005–2006 oder 163 Millionen Franken mehr als in der soeben abgelaufenen Periode 2003–2004.

Unserer Ansicht nach ist es nicht zu verantworten, die mittels Steuergeldern aus Kanton und Gemeinden zu deckende Unterdeckung beim ZVV im vorgesehenen Ausmass ansteigen zu lassen.

Dem ZVV soll mit diesem Postulat Gelegenheit gegeben werden, frühzeitig Vor- und Nachteile einer Nichterhöhung der Kostenunterdeckung aufzuzeigen.

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

Gemäss §28 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) beschliesst der Kantonsrat mit dem Rahmenkredit die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr. Mit diesen Grundsätzen steuert der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Personenver-

kehrts im Kanton Zürich über mehrere Jahre hinaus und steckt den Rahmen für die Tätigkeit des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ab. Zur Gewährleistung einer effizienten Steuerung werden jeweils vier Unternehmensziele sowie die strategischen Stossrichtungen formuliert, mit welchen diese Ziele erreicht werden sollen. Mit dem Finanzierungsziel wird auch der finanzielle Rahmen für die Angebotsentwicklung in der entsprechenden Periode festgelegt.

Mit Beschluss vom 14. März 2005 verabschiedete der Kantonsrat die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif für die Fahrplanjahre 2007–2010 (Vorlage [4207a](#)). Im Beschluss wird unter «I.1. Ziele» das folgende Finanzierungsziel festgelegt:

«d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsanpassungen gemäss Stossrichtungen und die durch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) entstehenden Mehrbelastungen. Vorbehalten bleiben Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung.»

Die vom Kantonsrat mit diesem Beschluss verabschiedeten Ziele und Stossrichtungen sind auf die Finanzplanwerte des ZVV abgestimmt, wie sie in den Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2005–2008 aufgenommen wurden. Der Kantonsrat ist damit dem Antrag der Kommission für Verkehr Energie und Umwelt vom 18. Januar 2005 gefolgt und hat zwei Minderheitsanträge zur Zielsetzung d) abgelehnt. Auch die Minderheitsanträge zur Umformulierung der übrigen Ziele und Stossrichtungen wurden abgelehnt.

Einer der abgelehnten Minderheitsanträge zu Zielsetzung d) sah vor, die Kostenunterdeckung auf den Betrag von 303,5 Mio. Franken wie im Voranschlag 2004 zu begrenzen. Der vorliegend von den Postulanten geforderte Bericht über die Folgen einer Begrenzung des ZVV-Rahmenkredits für die Periode 2007–2008 auf dem Niveau der Jahre 2005–2006 geht in die gleiche Richtung wie der abgelehnte Minderheitsantrag. Die postulierte Plafonierung würde den Beschluss des Kantonsrates über die Grundsätze in verschiedener Hinsicht unterlaufen. Sie hätte nicht nur einen gänzlichen Verzicht von zusätzlichen Mitteln für Angebotsanpassungen zur Folge, sondern würde zusätzliche Einsparungen im Umfang der Lasten aus dem neuen Bundesfinanzausgleich (NFA) sowie der allgemeinen Teuerung verlangen. Das wäre sowohl eine Abkehr vom eben erst festgelegten strategischen Finanzie-

rungsziel wie auch von den damit verbundenen Angebots- und Qualitätszielen. Diese könnten mit den um 97 Mio. Franken verminderten Mitteln bei Weitem nicht mehr erreicht werden. Das wiederum würde bedeuten, dass die beschlossenen Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif 2007–2010 nicht mehr erfüllt und eine neue Strategie erarbeitet werden müsste. Der Regierungsrat sieht keinen Anlass, von den soeben vom Kantonsrat verabschiedeten Grundsätzen abzuweichen.

Im Weiteren hat der Regierungsrat zur Sanierung des Staatshaushalts neben dem Sanierungsprogramm 04 am 3. November 2004 das Projekt Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006 beschlossen. Die Direktionen wurden beauftragt, Massnahmen zur Erreichung der vorgegebenen Ziele zu erarbeiten. Diese Vorgaben zur Entlastung des Staatshaushaltes gelten auch für den ZVV. Es ist deshalb nicht angebracht, einen einzelnen Bereich wie den ZVV aus dem Massnahmenpaket herauszuberechnen und parallel zum laufenden Verfahren ein zusätzliches Verfahren einzuleiten und mit anderen Vorgaben und Zielsetzungen zu versehen. Durch die Aufnahme in den Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006 ist vielmehr sichergestellt, dass die Anpassungen von Strategie und Finanzplan des ZVV in Abstimmung mit der Haushaltsanierung vorgenommen werden und damit dem Vorbehalt betreffend Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung entsprechen, wie er vom Kantonsrat mit Zielsetzung d) beschlossen wurde.

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass die Grundsätze auch die Grundlagen für das Fahrplanverfahren bilden, das jeweils rund zwei Jahre vor Beginn der entsprechenden Periode eingeleitet wird. Für die Fahrplanperiode 2007–2008 hat der ZVV den Verkehrsunternehmen im April 2005 die entsprechenden Vorgaben für die weitere Planung mitgeteilt. Die Vorgaben stützen sich auf die beschlossenen Grundsätze für die Perioden 2007–2010 sowie die Vorgaben des Regierungsrates zum KEF 2006–2009 und zum Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006. Ein Eingriff in die Grundsätze über eine Plafonierung des Rahmenkredits würde somit auch das Fahrplanverfahren unterlaufen, das terminlich sorgfältig auf die verschiedenen Anforderungen gemäss Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (LS 740.35) abgestimmt ist.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [104/2005](#) nicht zu überweisen.

*Ernst Brunner (SVP, Illnau-Effretikon):* Ich versichere Ihnen, dass ich auch als Erstunterzeichner in der Lage bin, meine Meinung kurz zu fassen. Entgegen dem Vorwurf der SP haben wir uns nicht auf den ZVV eingeschossen. Wir versuchen nur, möglichst viel Effizienz zu erreichen.

Ich gestatte mir festzustellen, dass wir mit der negativen Stellungnahme der Regierung zu unserem Postulat auf keinen Fall einverstanden sind. Mit unserem Postulat bitten wir die Regierung aufzuzeigen, was für Folgen ein Einfrieren der ZVV-Unterdeckung auf dem Niveau 2005/2006 hätte. Mit einer seriösen Antwort auf unser Anliegen könnten wir dann beurteilen, ob wir allfällige Nachteile für den ZVV in Kauf nehmen wollen oder eben nicht. Diese Beurteilung wollen wir selbst vornehmen und uns das Resultat nicht von der Regierung vorschreiben lassen.

In ihrer Stellungnahme auf unser einfaches und klares Anliegen listet die Regierung mit viel Blabla auf zwei Seiten auf, weshalb eine Kürzung des gemäss KEF vorgesehenen Betrags der Unterdeckung 2007/2008 nicht möglich sei, wobei vor allem formale Gründe angegeben werden. Wir haben aber nicht gefragt, ob eine Kürzung möglich sei oder nicht. Wir haben die Regierung klar gebeten, aufzuzeigen, was passiert, wenn eine Kürzung vorgenommen wird. Dass Kürzungen möglich sind, zeigt die Regierung mit ihrem Antrag zum Projekt Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 06. Nur entsprechen die vorgesehenen Kürzungen von zirka 5 Millionen Franken unseren Vorstellungen bei weitem nicht. Ich bitte die Regierung, unseren Vorstoss genau zu lesen und in ihrer Postulatsantwort auf unser Anliegen einzugehen – und nicht auf zwei Seiten längst Bekanntes aufzulisten. Die Regierung hat keinen einzigen Grund genannt, weshalb das Postulat nicht zu überweisen sei.

Ich bitte Sie daher im Namen der SVP-Fraktion, das Postulat an die Regierung zu überweisen und den regierungsrätlichen Ablehnungsantrag abzulehnen.

*Esther Arnet (SP, Dietikon):* Mir ist nicht wirklich klar, welche Absicht hinter diesem Postulat steckt. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder

kennen die Postulanten den Prozess der Bewilligung von Strategie und Rahmenkredit nicht; das ist fast nicht möglich, weil die Erstunterzeichner ja in der entsprechenden Kommission sitzen. Oder dann wollte die SVP gegen aussen verkünden, dass sie nun auch beim öffentlichen Verkehr sparen will. Tatsache ist, dass der Regierungsrat gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr alle zwei Jahre einerseits die Strategie für die nächsten vier Jahre und den Rahmenkredit für die nächsten zwei Jahre beantragt. Die Unterlagen sind – wie üblich auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs – hervorragend zusammengestellt, transparent, umfassend und verständlich. Wir erhalten in der Kommission jede Antwort, sei es bezüglich der finanziellen Entwicklung, sei es bezüglich künftiger Projekte. Es ist mir schlicht schleierhaft, was in einem Postulatsbericht noch zusätzlich stehen sollte. Wir wissen wirklich alles! Wir wissen, was die Glattalbahn kostet und wann sie realisiert wird. Wir wissen, was der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse kostet und wann wir möchten, dass er realisiert wird. Wir wissen ganz konkret, was mit der dritten Teilergänzung der S-Bahn auf uns zukommt, sowohl finanziell wie auch inhaltlich. Und wir kennen die weiteren Projekte. Was wollen Sie denn nun noch mehr? Sie haben alle Grundlagen und Informationen. Das Einzige, was Ihnen zum Glück fehlt, ist erstens der Mut zu sagen, worauf Sie im öffentlichen Verkehr verzichten wollen, und zweitens – und auch darüber bin ich sehr froh – die Mehrheit im Rat für Ihre Abbaufantasien im ÖV.

Die SP steht dazu: Wir wollen einen leistungsfähigen zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Wir sind stolz auf die Errungenschaften des Kantons in diesem Bereich und fordern den Regierungsrat auf, sich weiterhin dafür einzusetzen, dass unser ÖV fit ist für die Entwicklungen und die künftigen Anforderungen. Dieses Postulat ist unnötig, weil alle Informationen auf dem Tisch liegen, und zielt in die falsche Richtung. Wir lehnen es deshalb ab.

*Jürg Stünzi (Grüne, Küssnacht):* Ich habe mich wirklich gefreut über diesen Text. Hören Sie doch mal zu, hier steht: «Dem ZVV soll mit diesem Postulat Gelegenheit gegeben werden, frühzeitig Vor- und Nachteile einer Nichterhöhung der Kostenunterdeckung aufzuzeigen.» Also diese Denksportaufgabe ist wirklich von leichtfüssiger Eleganz, Chapeau! (*Heiterkeit.*) Dem ZVV soll mit diesem Postulat Gelegenheit gegeben werden, frühzeitig Vor- und Nachteile einer Nichterhöhung

der Kostenunterdeckung aufzuzeigen. Ich finde das super und es wurde jetzt auch nochmals gedopt von Ernst Brunner, als er sagte, sie hätten ein einfaches und klares Anliegen. Aber bitte, das ist halt unfreiwilliger Humor.

Vermutlich gehört ja dieser Vorstoss einfach zum Standardinventar der SVP zum Abnutzungskrieg gegen den ÖV im Allgemeinen und gegen den ZVV im Speziellen, den Kampf, den die SVP in der KEVU dauernd führt. Da wird einfach versucht, auf den Schlauch zu treten, bis nichts mehr läuft – zu Lasten des ZVV und der Standortqualität der Metropolitanregion Zürich. Das Postulat ist nichts anderes als die Fortsetzung ihrer Kommissionsanträge mit andern Mitteln. Wir haben das schon in der Kommission abgelehnt, dann wurde es im Rat versenkt und nun ist es auch als Postulat überflüssig. Wir danken für eine rasche Erledigung und stimmen der Regierung zu: Nicht überweisen!

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Diesmal müssen Sie Paragraph 12 der Geschäftsordnung des Kantonsrats nicht anschauen: ich spreche kurz.

Wir erleben eine absurde Situation: Da ist der Bund. Der verschlechtert die Attraktivität der S-Bahn, indem er die Engpässe nicht beheben will. Lorenz Habicher möchte dabei die Hände in den Schoss legen, seine Kehle schonen, schön auf die Kabinettpolitik vertrauen. Aber die Situation wird noch absurder. In die gleiche Kerbe wie der Bund haut im Kanton Zürich ein Teil der SVP, nämlich in die Kerbe der Attraktivitätsverschlechterung des ÖV. Der Kantonsrat hat einen Rahmenkredit und Grundsätze für den ZVV beschlossen. Sie sind verbindlich, ob das jetzt Lorenz Habicher passt oder nicht. Und dieser Rahmenkredit ermöglicht bescheidene – ich betone: bescheidene – Leistungsverbesserungen, die nicht einmal der Nachfrage gerecht werden. Wenn man jetzt zwischendurch Einsparungen verlangt, müsste man ehrlich sagen, diese würden zum grössten Teil zu Lasten der Peripherie im Kanton Zürich gehen. Das ist die Wahrheit. Wenn wir nachfragegerecht politisieren und investieren, dann müsste man dort investieren, wo die Verkehrsströme stark sind. Also kämen die ländlichen Gebiete zu kurz.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Das vorliegende Postulat, welches eben wie schon gesagt von drei SVP-KEVU-Mitgliedern eingereicht wurde, hat genau denselben Inhalt – auch das wiederhole wie ich ande-

re Kommissionsmitglieder – wie jene Minderheitsanträge, welche im Rat ganz klar abgelehnt wurden. Was mich besonders ärgert, ist, dass wir alles sehr detailliert schon in der Kommission durchgekaut haben. Die Antworten über die Forderungen waren, wenn man sie nur zur Kenntnis nehmen wollte, sehr ausführlich und in den KEVU-Protokollen nachzulesen. Und gerade diese drei Mitglieder haben diese Protokolle.

Erstaunlicherweise nimmt sich die Regierung nochmals Zeit und zeigt geduldig ein weiteres Mal auf, welche fatalen Folgen die Erfüllung des Begehrens haben würde. Darum werden wir das Postulat sicher nicht überweisen.

*Heinrich Frei (SVP, Kloten):* Ich kann es vorwegnehmen, der ZVV und die Vorrednerin und die Vorredner kennen nur ein Motto und das heisst: Was teuer ist, ist auch gut. So auch der ZVV. Leider wollen der ZVV und die Regierung das Postulat nicht als Chance sehen und verpassen die Gelegenheit, über die geforderten Vor- und Nachteile einer Nichterhöhung der Kostenunterdeckung nachzudenken. Zu meiner persönlichen Meinung: Ich bin für den ZVV und den ÖV, dies aus folgenden drei Gründen. Erstens: Nur so sind die Strassen frei für Sie und für das Gewerbe. Zweitens: Staus kosten die KMU viel Geld. Und drittens: Der ÖV sollte aber nicht teurer, sondern attraktiver und effizienter werden.

Zur Geschichtsschreibung. Der ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion haben die Gesetze und die Abläufe, welche wir auch im Protokoll und in den Beschlüssen nachlesen können, im Ablehnungsantrag wiederholt. Dies ist nicht besonders kreativ. Kreativität ist sonst eine Stärke des ZVV. Auch auf die kritische Fragestellung wollen sich die Regierung und der ZVV erst gar nicht einlassen. Wir bedauern dies sehr.

Was bringen das Postulat und ein Bericht? Ja, sehr viel! Der ZVV könnte seine Werbetrommeln neu rühren, so zwei Beispiele. Erstens: «Wir fahren auch ohne Passagiere», oder zweitens: «Wir fahren und die andern zahlen». Zum Prinzip: Heute zahlt jeder ZVV-Benützer oder jede ZVV-Benützerin nur die Hälfte von jedem Billett. Die andere Hälfte wird vom Steuerzahler bezahlt. Bei vielen Staatsaufgaben – hören Sie gut! – leben wir nach dem Verursacherprinzip. Es bleibt die Frage: Warum nicht beim ZVV? Über solche Prinzipien sollte zumindest einmal nachgedacht werden. Wo sollte der Hebel dennoch ange-



setzt werden? Klar ist, dass die Zersiedelung eines der grössten Probleme ist. Willy Germann weiss mehr darüber und hat schon vielfach darüber gesprochen. Ein Nachdenken über Stabilisierung oder Rückbau fehlt in vielen Betrieben und Szenarien, so auch beim ZVV. Mit der Überweisung dieses Postulates könnte der ZVV dies einmal tun.

Zum Schluss: Aus all diesen Gründen braucht es dieses Postulat. Das Postulat ist nötig, weil auch über Vor- und Nachteile nachgedacht werden sollte, und dies nicht erst, wenn kein Geld mehr vorhanden ist und der goldene blaue Ballon des ZVV platzt. Ich danke für Ihre Unterstützung.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Der Zeitpunkt für solche Vorstösse ist immer falsch. Die Politik ist immer zu spät. Im engen Rahmen von Fahrplanperiode, Grundsätzen, Rahmenkrediten, ZVV-Strategien, Budget und KEF sind wir nie zum richtigen Zeitpunkt mit einem Vorstoss bereit. Darum ist er, wie das Jürg Stünzi so gut gefällt, auch offen formuliert und gibt dem ZVV die Gelegenheit, den Zeitpunkt selbst zu wählen, um die Antworten zu liefern, um zu sagen, wann es möglich ist oder eben nicht.

Esther Arnet hat zwei Möglichkeiten aufgezählt. Sie hat von Abbau und Sparstrategien gesprochen. Sie habe jede Auskunft erhalten. Das stimmt, wir haben diese auch erhalten. Sie hat gesagt, wir wissen alles – was nicht stimmt. Sie wissen vielleicht alles, wir wissen nicht alles. Ich muss einfach sagen: Es ist interessant, wir können dazu stehen, dass wir nicht alles wissen. Die SP hat da ein bisschen grössere Probleme. Sie fragt dann bei andern Anträgen. Wie im Strassenbau soll im öffentlichen Verkehr eine Kostenaufstellung zu den einzelnen Planungsprojekten erstellt werden, damit die finanziellen Auswirkungen ersichtlich sind. Ich denke, plötzlich sind Sie nicht mehr allwissend, sondern fragen und beantragen, dies im Richtplan einzuschreiben; das ist auch eine gute Idee.

Wir müssen hier festhalten: Beim ZVV wird generell gute Arbeit geleistet. Das Massnahmenpaket 06 zeigt auch die Möglichkeiten auf. Die SVP hat hier drin nie grundsätzlich gegen den ZVV votiert. Wir haben aber immer die Effizienz und Wirtschaftlichkeit kontrolliert, überprüft und hinterfragt. Und das ist auch unsere Aufgabe als Politiker. Es ist unsere Aufgabe, das zu hinterfragen, Jürg Stünzi! Die Grünen können die Politik «Augen zu und durch!» verfolgen. Wir schauen

hin und wir fragen. Dieses Postulat ist wirklich eine gute Gelegenheit, Antworten zu liefern. Diese Gelegenheit ist verpasst worden.

Zu Willy Germann. Heute Morgen scheint nicht Ihr Tag zu sein. (*Heiterkeit.*) Wieder einmal zeigt sich klar, dass man mit etwas Aufwand ein Sachgeschäft bearbeiten kann, oder so, wie Sie es tun, mit SVP-Nein!-Parolen und heisser Luft um sich werfend, ein Votum zu allem und jedem halten kann. Natürlich sollte das die offizielle CVP-Politik sein. Dann kann ich nur sagen: Unterstützen Sie das Postulat trotzdem, sonst Gnade Ihnen Gott! (*Heiterkeit.*)

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Ich muss wohl sprechen, denn ich möchte mich wehren für den ZVV. Es ist nun tatsächlich nicht in Ordnung, wie der ZVV angegriffen worden ist. Der ZVV spart auch im Rahmen des MH06 seinen grossen Teil. Er spart und er arbeitet höchst effizient und hat sein Angebot stark verbessert, ohne dafür auch proportional mehr Geld zu verlangen. Ich denke, das ist ein Lob wert und nicht eine Rüge, wie das hier geschehen ist. Im Übrigen ist der grösste Anteil der ansteigenden Belastung durch die NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) ab 2008 verursacht, nämlich eine zusätzliche Belastung von 26 Millionen Franken; auch das muss hier einmal gesagt werden. (*Unruhe, weil eine beträchtliche Anzahl Ratsmitglieder in den Ratssaal strömt und die Plätze aufsucht.*) Ja, wenn Sie dann alle da sind, rede ich vielleicht weiter.

Mit Beschluss vom 14. März 2005 hat der Kantonsrat die Grundsätze für Entwicklung von Angebot und Tarifen 2007 bis 2010 verabschiedet. Da war schon ein Minderheitsantrag abgelehnt worden – Sie haben es hier vermerkt –, der vorsah, dass die Kostenunterdeckung auf 303,5 Millionen Franken plafoniert werde. Der vorliegend geforderte Bericht über die Folgen einer Begrenzung des ZVV-Rahmenkredits für die Periode 2007 bis 2008 auf dem Niveau der Jahre 2005 bis 2006 geht in die genau gleiche Richtung wie der abgelehnte Minderheitsantrag. Meiner Meinung nach und nach Meinung des Regierungsrates ist diese Forderung abzulehnen. Der Regierungsrat hat den Massnahmenplan Haushaltgleichgewicht 06 verabschiedet und im überarbeiteten kantonalen Entwicklungs- und Finanzplan die Kostendeckung entsprechend reduziert. Beim Zürcher Verkehrsverbund müssen also insgesamt – und ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen – 38 Millionen Franken ein-

gespart werden. Damit sind auch die Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung, die als Zielsetzung jeder Strategie vorgesehen sind, berücksichtigt.

Ich bitte Sie also sehr, dieses Postulat nicht zu überweisen. Es bedeutet einfach wieder Berichterstattung und Arbeit und bringt nicht mehr Effizienz. Und vor allem spart es keine Kosten. Ich danke dafür.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 52 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **Verschiedenes**

#### ***Rücktritt von Inge Stutz, Marthalen, aus der Kommission für Bildung und Kultur***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Da ich vor kurzer Zeit in die Kommission für Staat und Gemeinden gewählt worden bin, trete ich aus der Kommission für Bildung und Kultur zurück. Ich denke gerne an die interessanten sieben Jahre in diesem Gremium zurück und bedanke mich für die spannende Zusammenarbeit bei meinen Kolleginnen und Kollegen.

Mit freundlichen Grüssen, Inge Stutz.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Ich bitte die Interfraktionelle Konferenz, die Nachfolge zu regeln.

#### ***Rücktritt von Matthias Gfeller, Winterthur, aus der Baurekurskommission (Ersatzmitglied)***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Während rund 15 Jahren durfte ich im Auftrag des Kantons eine spannende Arbeit verrichten. Ich habe diese Tätigkeit, welche mit viel Aktenstudium, oft langen und komplexen Vorgeschichten und einem differenzierten Abwägungsprozess aller vorgebrachten Argumente vonstatten ging,

stets gerne gemacht. Die Entscheidvorbereitungen kamen bei unterschiedlichsten Witterungen und an verschiedensten Orten – von Hombrechtikon bis Affoltern und von Wettswil bis Embrach – statt. Es war nicht immer einfach, eine für alle Parteien gerechte und den gesetzlichen Normen entsprechende Lösung zu finden. Ich habe diese Arbeit aber stets als Herausforderung zum Vermitteln aufgefasst und versucht, mit Augenmass und mit Blick auf eine langfristige Erhaltung der natürlichen Ressourcen und der Schönheiten in unserem Kanton zu entscheiden.

Nun will ich das Rätselraten nicht mehr länger in die Länge ziehen: Ich erkläre meinen Rücktritt als Ersatzmitglied der Baurekurskommission (BRK) des Kantons Zürich. Aller Voraussicht nach wird mein neues Amt als Stadtrat von Winterthur gemäss Paragraf 27c des Gesetzes über die politischen Rechte mit der Tätigkeit in der BRK unvereinbar sein. Ich ziehe in dieser Situation mein neues Amt dem alten vor und möchte Ihnen allen damit nochmals herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen danken.

Mit freundlichen Grüssen, Doktor Matthias Gfeller.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Der Rat hat vom Gesuch um vorzeitige Entlassung aus seinem Amt Kenntnis genommen und diesem stattgegeben. Ich bitte die Interfraktionelle Konferenz, die Nachfolge zu regeln.

***Rücktritt von Hans Badertscher, Seuzach, aus dem Kantonsrat***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Wie Sie bereits orientiert wurden, habe ich am 22. Februar 2006 meinen Rücktritt als Mitglied des Kantonsrates erklärt. Ich scheid damit heute aus dem Rat aus.

Wie Sie wissen, betreibe ich seit bald 40 Jahren im Kanton Zürich ein Transportunternehmen mit heute 65 Mitarbeitern. Allein in den letzten zwei Jahren konnten wir rund 20 neue Arbeitsplätze schaffen. Die Transportbranche ist – wie wohl keine andere Wirtschaftsbranche – mehr und mehr durch staatliche Auflagen und Abgaben reguliert. Die Leitung unserer typischen KMU-Unternehmung sowie die Weiterentwicklung und Sicherung des Fortbestandes in diesem hart umkämpften Markt setzen meinen ganzen Einsatz voraus. Ich habe mich deshalb zu meinem Rücktritt aus dem Kantonsrat entschieden.

Aus dieser Sicht nehme ich heute mit einem lachenden Auge Abschied aus dem Kantonsrat und freue mich, mich nun vollumfänglich meiner Unternehmung widmen zu können.

Vor bald elf Jahren wurde ich im Rahmen der ordentlichen Wahlen als Vertreter des Wahlbezirks Winterthur-Land in den Kantonsrat gewählt. Nachdem ich vorher während vielen Jahren unter anderem als langjähriger Schulpräsident in der Gemeindepolitik tätig war, war dieser Schritt für mich sehr bedeutend. Mit einer gewissen Ehrfurcht vor diesem Mandat durfte ich im Jahr 1995 als Mitglied der SVP-Fraktion in dieses ehrwürdige Rathaus eintreten. Die politische Tätigkeit in der Gemeinde, insbesondere in einer Landgemeinde, wird hauptsächlich sachbezogen ausgeübt. Deshalb stellte die Tätigkeit im Kantonsrat, welche überwiegend und vermehrt parteibezogen ausgeübt wird, eine neue Erfahrung für mich dar. Ich habe mich nach meinen Möglichkeiten immer bemüht, auch im Kantonsrat zielorientierte Lösungen zu finden, welche möglichst die Anliegen aller Kräfte einbeziehen sollten. Als typischer Gewerbler sind und waren mir die Anliegen der Wirtschaft und insbesondere des Gewerbes von grosser Wichtigkeit. Während meiner Tätigkeit im Kantonsrat und insbesondere auch in den verschiedenen Kommissionen, in der Gewerbegruppe und im Präsidium durfte ich über die Parteigrenzen hinaus mit vielen interessanten Personen Gespräche, Diskussionen und naturgemäss auch einige Dispute erleben.

Aus all diesen Gründen nehme ich deshalb heute auch mit einem weinenden Auge Abschied. Ich danke Ihnen allen recht herzlich für teils langjährige Zusammenarbeit und wünsche Ihnen für die weitere Tätigkeit im Kantonsrat und auch persönlich alles Gute.

Mein Dank gilt insbesondere auch dem Präsidium des Kantonsrates sowie den Damen und Herren Regierungsräten unseres Kantons. Nicht zuletzt danken möchte ich meiner Fraktion, aber insbesondere auch den Parlamentsdiensten für deren wertvolle Arbeit und Unterstützung im Hintergrund.

Besten Dank, Hans Badertscher.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Hans Badertscher hat den Bezirk Winterthur-Land seit den Gesamterneuerungswahlen von 1995 im Kantonsrat vertreten. Als Transportunternehmer wusste er sich besonders kompetent in die Verkehrspolitik einzubringen. Zu Beginn seiner zweiten Legislatur zählte er denn auch zu den Gründungsmitgliedern der Stän-

digen Sachkommission für Energie, Verkehr und Umwelt. In diesem Gremium hat sich Hans Badertscher während gut fünf Jahren engagiert. Zwischenzeitlich ist er für die SVP-Fraktion in die kantonsrätliche Geschäftsleitung eingezogen. Leider musste der Seuzacher dieses Mandat bereits nach einem halben Jahr aus gesundheitlichen Gründen niederlegen. Nach seiner Wiedergenesung widmete er sich neuerlich mit ganzer Kraft der Arbeit in der KEVU.

Ich danke meinem scheidenden Fraktionskollegen herzlich für seinen wertvollen Einsatz zu Gunsten des Standes Zürich. Ich wünsche ihm auch weiterhin Erfolg und eine intakte Gesundheit. Bleib gut in Fahrt, Hans, persönlich und mit deinem Unternehmen! (*Kräftiger Applaus.*)

***Rücktritt von Hanspeter Schneebeli, Zürich, aus dem Kantonsrat***

*Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben:* «Nach der einstimmigen Annahme des kantonalen Kredites von 50,6 Millionen Franken für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, für die ich mich seit über zehn Jahren einsetze, wird es Zeit, dass ich mein Mandat nach fast 24 Jahren der Ratszugehörigkeit in jüngere Hände gebe. Ich trete deshalb auf das Ende der Sitzung vom 13. März 2006 aus dem Kantonsrat zurück.

Während meiner langen Zeit als Mitglied des Kantonsrates habe ich die Ratstätigkeit nicht mit vielen Vorstössen und langen Reden beglückt oder belastet, sondern mich darauf konzentriert, dass unser doch recht gut funktionierendes Staatswesen nicht durch unzweckmässige Änderungsvorschläge Schaden nimmt. Ich mache mir aber heute den Vorwurf, zu wenig für die Freiheit der einzelnen Menschen getan zu haben. Allzu oft habe ich im Trend liegenden, gut gemeinten Vorschlägen und gesetzlichen Regelungen zugestimmt, ohne zu bedenken, damit auch den Ausbau der Bewilligungs- und Kontrollbürokratie zu beschliessen. Das Ergebnis ist, dass unsere Staatsverwaltung nicht nur teurer wurde, sondern auch viele gute Ideen Einzelner wegen einer perfektionistischen Bewilligungspraxis nicht verwirklicht werden konnten.

Für die vielen schönen menschlichen Begegnungen hier im Saal oder auch sonst im Rahmen der Kantonsratstätigkeit danke ich allen und wünsche dem Zürcher Kantonsrat ein segensreiches Wirken. Regeln Sie nicht zu viel und zu ausführlich, denn jede Regelung hat auch Nachteile!

Mit freundlichen Grüssen, Hanspeter Schneebeli.»

*Ratspräsident Hans Peter Frei:* Hanspeter Schneebeli hätte sich bei seiner erstmaligen Wahl in den Kantonsrat im Jahre 1979 wohl kaum erdenken können, dass es ihn bis 2006 in diesem Saal halten würde. immerhin gönnte sich der Freisinnigdemokrat nach seiner ersten Legislatur eine dreijährige Auszeit, bevor er 1986 zu stolzen 20 weiteren Parlamentsjahren angesetzt hat. Kein anderes amtierendes Ratsmitglied kann Hanspeter Schneebeli diesbezüglich das Wasser reichen. Und so verlieren wir mit dem Metallbauunternehmer aus Zürich Nord heute unseren erfahrensten Kollegen.

Dass ein unauffälliges, aber beharrliches parlamentarisches Wirken zu substantziellen Ergebnissen führen kann, ist vor zwei Wochen hier in diesem Saal offenkundig zum Ausdruck gekommen. Nicht nur der stichentscheidgeplagte Ratspräsident durfte sich über das einmütige Ja unseres Parlaments zur Einhausung des Autobahnteilstückes in Zürich-Schwamendingen freuen. Hanspeter Schneebeli zählt unbestrittenermassen zu den entscheidenden Initialzündern und Wegbereitern dieser Vorlage, sei es als Quartierbewohner, als Berufsmann oder als Mitglied der kantonsrätlichen Sachkommission für Planung und Bau. Hanspeter Schneebeli hat den langsamen Mühlen der Politik also den steten Tropfen entgegengesetzt – mit beachtlichem Erfolg.

Ich danke Hanspeter Schneebeli für diese ausdauernde lösungsorientierte Arbeit zu Gunsten unseres Kantons. Meine besten Wünsche gelten ihm persönlich wie auch seinem weiteren unternehmerischen Wirken. (*Kräftiger Applaus.*)

*Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Störsender gegen Handygebrauch von Strafanstalts-Insassen**  
Motion *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Massnahmen zur Förderung von Bioethanol und anderen erneuerbaren Treibstoffen**  
Motion *Monika Spring (SP, Zürich)*
- **Gesetzliche Grundlagen für den AZNF (Airport Zurich Noise Fund)**  
Postulat *Priska Seiler Graf (SP, Kloten)*
- **Sicherstellen von zuverlässigen Daten zur Bevölkerungsverteilung und zum Verkehrsverhalten mit einer Volkszählung 2010**  
Anfrage *Matthias Gfeller (Grüne, Winterthur)*
- **Abraxas Informatik AG, Niederlassung Zürich**  
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*
- **Visiun Porta Alpina**  
Anfrage *Hansueli Züllig (SVP, Zürich)*
- **Integrationspolitik des Kantons Zürich**  
Anfrage *Johanna Tresp (SP, Zürich)*
- **Qualitätssicherung zur Einhaltung der NISV-Grenzwerte durch Mobilfunk-Basisstationen**  
Anfrage *Yves de Mestral (SP, Zürich)*
- **«Massnahmenplan Wasser» im Einzugsgebiet Glatt**  
Anfrage *Othmar Kern (SVP, Bülach)*
- **Auslage von Angebotsunterlagen von Organisationen der Arbeit bei Regionalen Arbeitsvermittlungsstellen (RAV) und Informationspolitik an Stellen Suchende**  
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*

*Rückzug*

- **Regionale Ortsverbindungsstrasse Schwerzenbach–Greifensee**  
Postulat *Thomas Maier (GLP, Dübendorf)*, KR-Nr. [198/2005](#)



Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 13. März 2006

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Mai 2006.