


200. Sitzung, Montag, 26. Februar 2007, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

 – Sitzungsplanung *Seite 14146*
15. Staatsbeitrag an den Bau einer neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 6. Februar 2007

4358a *Seite 14147*
16. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2007/2008

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 12. Dezember

 2006 **4334a** *Seite 14168*
17. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 12. Dezember

 2006 **4335a** *Seite 14182*

18. Verkauf von Alkohol in Tankstellen-Shops und Videoläden

Postulat von Willy Furter (EVP, Zürich), Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) vom 5. Dezember 2005

[KR-Nr. 347/2005](#), Entgegennahme, Diskussion..... Seite 14199

Verschiedenes

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 14209

Geschäftsordnung

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

Alfred Heer (SVP, Zürich): Es sind keine 90 Mitglieder im Saal.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Alfred Heer, wir können die Verhandlungen führen, auch wenn weniger als 90 Mitglieder im Ratssaal sind. Wir können bloss nicht abstimmen. Ich verträste Sie mit Ihrem allfälligen Ordnungsantrag, bis 90 Mitglieder im Ratssaal anwesend sind.

1. Mitteilungen

Sitzungsplanung

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Gemäss Paragraf 1 des Geschäftsreglements des Kantonsrates dauern Kantonsratssitzung drei bis vier Stunden. Wir werden deshalb heute sicher bis 17.30 Uhr tagen.

Zum nächsten Montag, 5. März 2007, noch Folgendes:

Das erste zu behandelnde Geschäft wird die Entgegennahme eines dringlichen Postulates sein. Dann beraten wir das Gesundheitsgesetz von heute Morgen zu Ende, und zwar die ausgesetzten Paragrafen 72 und 83. Das wird etwa um anderthalb Stunden dauern.

Schliesslich nehmen wir den Verkehrsrichtplan nochmals in Angriff. Damit erfüllen wir die Vorankündigung. Es sind noch eine kleine

Restanz zum Güterverkehr zu behandeln, ferner die Kapitel «Luftfahrt» und «Schifffahrt». Schliesslich folgt noch die Schlussrunde mit der Schlussabstimmung.

Wie ich Ihnen eingangs dargelegt habe, dauern Kantonsratssitzungen mindestens drei Stunden. Wir haben im Richtplanmarathon mehrere Sitzungen durchgeführt, die sehr deutlich weniger als drei Stunden gedauert haben. Im Sinne eines Ausgleichs wird also am nächsten Montag die Sitzung mindestens bis zum Abschluss des Richtplans dauern. Das kann nach 13 Uhr sein. Ich bitte Sie also, in Ihren Planungen zu berücksichtigen, dass wir nächsten Montag kaum vor 13 Uhr aus dem Rathaus kommen. Diese Mitteilung wird den Fraktionspräsidenten noch schriftlich abgegeben, da einige von ihnen noch nicht da ist.

Die Sitzung hat aber um 14.30 Uhr begonnen.

15. Staatsbeitrag an den Bau einer neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten (*Ausgabenbremse*)

Antrag des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 6. Februar 2007 **4358a**

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Die Abstimmung zu Ziffer I. untersteht der Ausgabenbremse.

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Stadtteil Zürich-West befindet sich in einem rasanten Wandel. Wohnungen und Dienstleistungsbetriebe nehmen zunehmend den Platz der alten Industrieanlagen ein. Auch hat sich Zürich-West in sehr kurzer Zeit zu einem Ausgangszentrum, zu einer eigentlichen Kulturmeile entwickelt. Der öffentliche Verkehr erschliesst heute die nähere Umgebung des Bahnhofs Zürich gut. Zudem wird durch die Tramlinie 4 der VBZ (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) die Achse Hardturmstrasse entlang der Limmat gut bedient. Die Erschliessung entlang der Pfingstweidstrasse hingegen ist wenig attraktiv im Vergleich mit dem Rest der Stadt Zürich. Entlang dieser Achse findet nun der grosse Entwicklungsschub statt. Die prognostizierte Verkehrszunahme in diesem Quartier kann nur bewältigt wer-

den, wenn der öffentliche Verkehr einen Anteil übernimmt, wie er im Rest der Stadt Zürich heute schon üblich ist.

Es gibt drei Bedingungen, die für einen Staatsbeitrag erfüllt sein müssen.

Erstens: die Liniennetzüberprüfung der VBZ. Der Kantonsrat hat im Rahmen der Grundsätze des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) im Jahr 2005 verlangt, dass vorgängig eine Liniennetzüberprüfung der VBZ erfolgen soll. Diese wurde in den vergangenen eineinhalb Jahren erarbeitet. Die Studie zeigt auf, dass das Tram Zürich-West gut in ein künftiges ÖV-Netz eingebettet werden kann. Neben dem Tram Zürich-West kommt aber auch der Tramlinie über die Hardbrücke grosse Bedeutung zu, nicht zuletzt auch deshalb, weil sie schliesslich die Anbindung des Bahnhofs Hardbrücke auf die Länge sichert. Die fehlende und wünschenswerte Anbindung des Trams Zürich-West an den Bahnhof Hardbrücke gab in der Kommission mit Recht viel zu reden. Es zeigte sich aber, dass sich eine solche verkehrstechnisch sinnvoll nicht realisieren lässt. Es ist allerdings so, dass der Fussweg auch nicht weiter ist als derjenige vom Bahnhof Stadelhofen an den Tramknotenpunkt Bellevue, wenn auch weit unattraktiver. Die Stadt Zürich ist allerdings mit grosser Energie daran, eine Fussgängerzone aufzuwerten; ich denke an das Projekt beim Maag-Areal.

Zweite Bedingung: Ergebnis Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 06 (*MH06*). Mit dem MH06 wurde der Staatsbeitrag an das Tram Zürich-West in der Finanzplanung von 90 auf 45 Millionen Franken gekürzt. Mit der Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes durch das Bundesparlament in der «Flimser Session» kann ein entsprechender Bundesbeitrag erwartet werden.

Dritte Rahmenbedingung: die Mitfinanzierung der Stadt Zürich. Die Kostenteilerverhandlungen mit der Stadt Zürich konnten abgeschlossen werden. Der Stadtrat von Zürich hat dem Gemeinderat einen Kredit für das Tram Zürich-West unterbreitet, der die Mitfinanzierung des städtischen Anteils von 59 Millionen Franken sichert. Die vorberatende gemeinderätliche Kommission beantragte am 25. Januar 2007 die Zustimmung.

Damit sind die Hauptanforderungen erfüllt. Die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt spricht sich schliesslich für den Kreditanteil des Kantons von 90 Millionen Franken aus. Sie sieht in der neuen Tramlinie eine grosse Chance, die gemäss Prognosen der nächsten Zeit in Zürich-West zahlreich entstehenden Wohnungen und

Arbeitsplätze rechtzeitig durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erschliessen. Der Bundesbeitrag von 75 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds ermöglicht diese Lösung bei einem Baubeginn bis spätestens 2008 zu aussergewöhnlich günstigen Konditionen.

Die Minderheit der KEVU lehnt den Kredit aus verschiedenen Gründen ab. Die Wachstumsprognosen der Stadt Zürich mit 7000 neuen Mitbewohnern und 31'000 neuen Arbeitsplätzen scheinen ihr wenig solide. Ein Busvorläufer könne das Gebiet weit kostengünstiger erschliessen. Zudem wäre mit diesem die Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke gewährleistet, was mit dem Tram nicht der Fall ist. Der Bundesbeitrag rechtfertigt für die Minderheit keine Zustimmung zu einem für sie weder städtebaulich noch verkehrstechnisch befriedigendes Projekt.

Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der KEVU, dem Staatsbeitrag an den Bau einer neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten zuzustimmen und die Chance zu packen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grünen unterstützen diese Vorlage geschlossen. Im Gebiet Zürich-West ist Grosses und Hohes geplant mit einem hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Dazu hat die Stadt Zürich verschiedene Entscheide gefällt, sei es im Gemeinderat oder mit Volksabstimmung. Die Stadt hat bestellt. Wir diskutieren nun, was der Kanton Zürich und der Bund liefern sollen: das Tram Zürich-West.

Aus unserer Sicht gibt es einen groben Schönheitsfehler. Gemäss Präsentation des ZVV ist die Tangentialverbindung Hardbrücke erst später geplant. Damit fehlt eine Anbindung des Bahnhofs Hardbrücke; sie soll später folgen. Wir sind klar der Meinung, dass das prioritär behandelt werden muss. Allerdings sind die Kapazitäten des Bahnhofs Hardbrücke in den Stosszeiten ausgeschöpft. Ohne Vollausbau werden Sie hier kaum mehr zusätzliche Leute auf und von den Perrons bringen.

Die Stadt Zürich prognostiziert eine Zunahme der Einwohner und der Arbeitsplätze. Wir dürfen aber nicht nur die Zunahme betrachten. Es geht auch darum, die heute bestehenden Arbeitsplätze und Wohnungen besser zu erschliessen. Es sind diverse Bauprojekte bereits sehr

weit. Diese setzen auf eine überdurchschnittlich gute ÖV-Anbindung und setzen eine eher bescheidene Zahl von Parkplätzen ein; aus unserer Sicht natürlich immer noch zu viel, aber in einem einigermaßen akzeptablen Rahmen.

Was wäre die Alternative zum Tram Zürich-West, um die prognostizierten Personenströme zu transportieren? Es ist nicht der von Paul Stopper (*Verkehrsplaner, alt-Kantonsrat LdU*) erwähnte Boulevard – mit Betonung auf «Lebensqualität in der Pfingstweidstrasse». Es ist auch nicht der Vollausbau des Bahnhofs Hardbrücke, der nach meinem Wissen noch in keiner Pipeline steckt. Die Alternative ist ganz einfach eine Busspur in der Pfingstweidstrasse. Daran wird der Bund die 75 Millionen Franken aus dem Infrastrukturtopf nichts herausgeben. Diese 75 Millionen werden auch nicht auf die Seite gelegt für später. Die werden irgendwo in der Schweiz verbaut, aber sicher nicht in Zürich. Die SN1.4.1 können wir hier drin nicht beschliessen. Sie können ein Tram verändern, mehr können Sie nicht.

Noch einmal: Mit einem Nein zum Tram bekommen Sie weder einen Boulevard mit Betonung auf Lebensqualität noch bekommen Sie 75 Millionen Franken für ein anderes Projekt. Sie bekommen auch keinen Vollausbau des Bahnhofs Hardbrücke, Sie bekommen höchstens eine separate Busspur. Sie können heute gegenüber den Investoren in diesem Gebiet ein positives Signal setzen oder Sie können ein negatives Signal setzen und den heutigen, doch eher tristen Charakter der Pfingstweidstrasse zementieren – so, wie es die SVP will.

Setzen Sie mit uns ein positives Zeichen für die Entwicklung in Zürich-West und stimmen Sie Ja!

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): In jeder grösseren Vorlage, in welcher zwangsläufig auch Kompromisse gesucht werden müssen, lässt sich mit Leichtigkeit eine Gruppe von Besserwissern finden. Die Argumente für diese Kompromisse werden dann leicht totgeschwiegen. Darum werde ich mich in meinem Referat vorwiegend auf die Widerlegung dieser Behauptungen einlassen.

Es wird behauptet, die kurz- und mittelfristige ÖV-Nachfrage könne mit Bussen beziehungsweise mit Doppelgelenkbussen befriedigt werden. Der Bau einer Tramlinie sei so lang hinauszuschieben, bis die Nachfrage eine solche erfordere. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Zürich-West ist nicht in erster Linie eine Frage von An-

gebot und Nachfrage beziehungsweise von Fahrzeugkapazitäten, sondern von der Erreichung der politischen Entwicklungsziele. Und hier muss ich vor allem die SVP ansprechen: Es geht namentlich darum, die Förderung des Wirtschaftsstandortes Zürich zu fördern. Das Nutzungspotenzial der BZO (*Bau- und Zonenordnung*), der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich und der gesetzten Modalsplit-Ziele, diese Ziele können nur mit einem attraktiven ÖV, nämlich mit dem Tram Zürich-West, erreicht werden. Anhand der durchgeführten Modellrechnung der Liniennetzentwicklungsstudie lässt sich belegen, dass diese Ziele mit einem Bussystem nicht umgesetzt werden können. Würden diese Bussysteme in der Pfingstweidstrasse in Zukunft beibehalten, würde auf dieser Achse nur eine geringe Fahrgastzunahme erfolgen und die Kapazitäten von Doppelgelenkbussen oder gar Gelenkbussen würden tatsächlich genügen, um die entsprechend geringe Nachfrage zu befriedigen. Die Folge: Zürich-West würde sich nicht wie gewünscht entwickeln, die Verkehrssituation würde sich mit zunehmendem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) massiv verschlechtern und der Druck auf einen Ausbau der Strasse würde zunehmen. Die politischen Entwicklungsziele in Zürich-West können damit nicht umgesetzt werden. Als Vorteile einer Buslösung wären die sofortige Realisierbarkeit, flexiblere Linienführung und mögliche Anpassung an die Linienführung, an allfällige Änderungen der Entwicklungen aufgeführt; das eine weitere Behauptung. Diese Argumente wären nur aussagekräftig, wenn Zürich-West auch genügend Strassen mit ausreichend Raum und Kapazitäten für die unbehinderte Führung einer Buslinie vorhanden wären. Erfahrungsgemäss sind diese Voraussetzungen in Zürich-West nicht gegeben. Buslinien können nicht im vorhandenen Strassenraum verkehren, denn sie müssen auf separaten Busspuren geführt werden. Damit sind sie wiederum an eine definierte Busstrasse gebunden und verfügen nicht über die von der SVP vorgegebene Flexibilität.

Und noch ein Letztes: Es wird behauptet, die Kosten für eine Buslösung wären viel tiefer. Das stimmt bei weitem nicht. Denn wenn eine Buslösung gefordert und ausgeführt wird, braucht es eben diese separaten Spuren, und der Bund wird uns keinen Franken daran geben. Also ist das unbedingt die teurere Lösung als diejenige, die wir in der Vorlage haben mit einem Tram Zürich-West.

Die EVP wird dem Tram Zürich-West einstimmig zustimmen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Ich kann es vorweg nehmen: Die SP wird grossmehrheitlich – nicht ganz einstimmig – dieser Tramlinie Zürich-West zustimmen. Es liegt ja ein baureifes Projekt vor und ich könnte Sie fragen: Was wollen Sie denn mehr? Endlich und einmalig hat man voraussehend geplant und nicht im Nachhinein korrigiert und lamentiert, dass der ÖV Nachholbedarf habe und der Entwicklung einer Region nicht habe standhalten können und sich der MIV jetzt halt vermehrt habe. Betrachten Sie diese Vorlage nicht isoliert. Es gibt eine ganz lange Abfolge von weiteren Projekten. Wir müssen eine finanziell abgestimmte Gesamtschau halten. Schauen wir über unsere eigene finanzielle Nase hinaus, nicht nur die nächsten vier Jahre Legislatur. Ich habe nachgeschaut: Zuerst kommt das Tram Zürich-West, dann das Tram Hardbrücke, später die Tramtangente Rosengartenstrasse und zu guter Letzt die Verlängerung der Forchbahn. Und dieser Fahrplan darf nicht verzögert werden.

Vergessen wir nicht: Die KEVU hat ja selbst damals mit dem dringlichen Postulat [168/2004](#) Dampf gemacht beim Regierungsrat und ihn eingeladen aufzuzeigen, wie man gedenke, den Auftrag gemäss ZVV-Strategie 2005 bis 2008 zur Tramerweiterung in Raum Zürich-West umzusetzen; das war die Vorlage [4257](#). Wir wissen, dass neben der Glattalregion eben insbesondere und ganz explizit das Gebiet Zürich-West eine stark expandierende Region ist. In den nächsten Jahren werden wir ganz viele neue Arbeitsplätze, mehr Wohnungen haben und der Verkehr wird leider, leider zunehmen. Die Erwartungen sind gross. Die Zahl der Arbeitsplätze soll bis ins Jahr 2015 im Entwicklungsgebiet Zürich-West um 40 Prozent und die Bevölkerung soll um 110 Prozent zunehmen; das können Sie sich fast nicht vorstellen. Der zusätzliche Mehrverkehr soll in der Stadt Zürich zu nicht nur 50 Prozent auf den ÖV umgelagert werden, es braucht viel mehr, um die Lebensqualität in diesen stadtzürcher Quartieren auf bessere, höhere Aufenthaltsqualität zu bringen. Die SP will diese Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität fördern.

Die Vorlagen [3997a](#) und [4207a](#) haben diese Stossrichtung eingeleitet. Und heute geht es darum, diesen hohen Anspruch an die urbane Qualität zu bestätigen. Dazu besteht ja auch das Tramkonzept bis ins Jahr 2025. Hier geht es – und ich übertreibe nicht – um gegenwärtig die wichtigste flankierende Umweltmassnahme; ein bisschen ironisch gesagt: Das Tram Zürich-West ist es! Die Neubaustrecke wird mit separaten Spuren als Grüntrasse und Schotterrasen ausgeführt. Und jetzt

übertreibe ich, aber es ist doch ein wenig in diese Richtung gemeint: Zürich-West soll sich auf dem Weg zu einer guten Adresse – ähnlich wie der Zürichberg – entwickeln. Dazu braucht es die flankierenden Massnahmen.

Die wichtigsten Eckpfeiler dieser Vorlage, Sie wissen es: Der Kredit beträgt 149 Millionen Franken, höchstens ein Bruttokredit von 90 Millionen Franken oder ein Nettokredit von 45 Millionen Franken zuhanden des Kantons. Ich habe es gesagt, es liegt ein baureifes Projekt vor. Was wollen Sie eigentlich noch mehr? Der Bund hat massive finanzielle Beiträge zugesichert, Sie wissen das, Zuschüsse aus dem Infrastrukturfonds. Es liegt ein detailliertes Programm vor und der Finanzbedarf ist pro Jahr dann bekannt. Dann wird der Bund diese Zuschüsse beschliessen. Wir müssen – das ist ganz wichtig – spätestens bis Ende 2008 mit dem Bau starten, sonst verfallen diese Beiträge. Und dies ist machbar, wir haben das in der Kommission am 9. Januar 2007 nochmals eingehend beraten. Selbst wenn die ganz letzten Mohikaner gegen den öffentlichen Verkehr das Referendum ergreifen würden – ich rede hier im Konjunktiv und hoffe es nicht –, kämen wir mit dem nächstmöglichen Abstimmungstermin dahin. An der Kommissionssitzung haben wir das nochmals angeschaut, und die pessimistischen Verhinderungstaktiker konnten das nicht widerlegen.

Jetzt kommt die kleine Kröte, die wir schlucken müssen: Mit diesem Tramprojekt ist eine Nationalstrasse SN1.4.1 als Umbau der Pfingstweidstrasse verbunden; Sie merken an der Nummer, wie schwierig diese Nationalstrassen sind, nicht nur zum Bauen, sondern auch nur zum Aussprechen. Diese Nationalstrasse wird aber auch ohne das Tramprojekt gebaut und ist zu 100 Prozent Bundessache. Jetzt sage ich aber, damit wird die Kröte ein bisschen kleiner: Im Projekt Tram Zürich-West kann diese westliche Einfallsachse zu einem Boulevard umgestaltet werden mit 50 Kilometer Höchstgeschwindigkeit. Das ist keine Autobahn mehr! Durch diese Kombination – das ist der dritte Punkt – finanziert der Bund massiv mit. Er stuft das Projekt als dringliches Vorhaben für den Agglomerationsverkehr ein.

Wir wissen es, wir haben es auch gehört von den Verantwortlichen, in den letzten zweieinhalb Jahren mussten viele Behörden, Amtsstellen, Eigentümerinnen und Eigentümer, Anwohnerinnen und Anwohner und Planer zum Teil arg strapaziert werden, bis der jetzige erfreuliche Planungsstand erreicht wurde. Es geht in der Gesamtvorlage auch um einen sicheren, fussgängerfreundlichen Escher-Wyss-Platz, um eine

aufgewertete Hardstrasse mit rund 40 Prozent der Fläche für den Velo- und Fussgängerverkehr, vergessen Sie das nicht, und um eine Umgestaltung der Pfingstweidstrasse – ich sage es halt immer gerne – zu einem städtischen Boulevard mit grosser Aufenthaltsqualität und beidseitig mit fast fünf Meter breiten Trottoirs und Radwegen.

Sicher, wir sind nicht blauäugig, die Vorlage hat noch ein Problem zu lösen und das ist diese Anbindung des Bahnhofs Hardbrücke an die neue Tramlinie. Doch für die Distanz von 300 Metern sollten Lösungen gefunden werden. Die Kommissionspräsidentin schmunzelt schon, ich habe natürlich Beispiele aus Paris erwähnt. Dort gibt es diese «Tapis» oder «Trottoirs roulants». Das heisst, dort kann man mit doppelter Geschwindigkeit relativ schnell auch einen halben Kilometer zwischen den U-Bahnstationen erledigen.

Stimmen Sie also diesem Antrag zu und lehnen Sie den Rückweisungsantrag der SVP ab!

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP-Fraktion unterstützt den Kredit geschlossen, und zwar in Übereinstimmung mit der CVP-Fraktion im Stadtzürcher Parlament. Es geht bei diesem Geschäft um eine äusserst seltene Chance, ein innerstädtisches ÖV-Vorhaben auch vom Bund mitfinanzieren zu lassen. Wer mit fadenscheinigen Gründen das Tram Zürich-West mit Baubeginn 2008 ablehnt, leistet sich einen Schildbürgerstreich ersten Ranges. Der Kanton würde 75 Millionen Franken Bundesgelder verscherzen, Bundesgelder, die bei einer späteren Realisierung nach einem allfälligen Busvorläuferbetrieb garantiert nicht mehr zu erwarten wären. Ich kann mir die Schadenfreude jener «Anti-Züri»-Bundesparlamentarier vorstellen, die dem Kanton Zürich immer wieder Mittel für wichtige Infrastrukturvorhaben vorzuenthalten wollen, wenn Zürich freiwillig aus einem einmaligen Beitrag aus dem Agglo-Topf des Bundes verzichten würde. Andere Agglo-Topf-Projekte in andern Städten sind viel weniger ausgewiesen und kaum realisierungsreif. Jene Projekte werden garantiert als Vorleistung dankend realisiert. Nur im Kanton Zürich sucht man bei ÖV-Vorlagen nach einem oder zwei Haaren in der Suppe, während grosse MIV-Vorhaben mit ganzen Haarbüscheln in der Suppe als Bundesvorhaben einfach am Rat vorbei realisiert werden können.

Es ist durchaus möglich, dass die Nachfrage für die nächsten Jahre etwas hoch berechnet ist. Aber sie wird steigen. Und vor allem lässt sich die Nachfrage steigern, wenn in der Folge der Revision des kan-

tonalen Siedlungsplans auch der Zürcher Zonenplan überarbeitet, wenn also in diesem Gebiet die Siedlungsentwicklung nach innen etwas mehr forciert würde. Eine persönliche Bemerkung: Ich persönlich könnte mich zu den Gegnern schlagen mit dem Argument, die Hochschule der Künste gehöre nicht neben die Duttweilerbrücke, aber ich tue es nicht, sonst versteht Esther Guyer die Welt nicht mehr.

Einem Teil der Gegner gefällt die Verknüpfung mit der Neugestaltung der Pfingstweidstrasse nicht. Aber dort entstehen keine zusätzlichen Kapazitäten, und es ist ja Bundessache, wie es Marcel Burlet bereits dargestellt hat. Welches Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs in diesem und in andern Gebieten anfällt, hängt zualterererst von der Anzahl Zielparkplätze in diesem Gebiet ab. Hier hat die Stadt Zürich noch Hausaufgaben zu machen. Und früher oder später wird man merken, dass zum Beispiel dieses Gebiet geeignet wäre für einen Gebietsplafonds, für Zielparkplätze, die unter dem Plafonds handelbar wären.

Natürlich ist es ein Schönheitsfehler, dass das Tram nicht an den Bahnhof Hardbrücke angeschlossen wird. Aber das Tramkonzept Zürich, das die CVP von allem Anfang an als Entscheidungsgrundlage gefordert hat, beweist, dass das Problem in einer zweiten Phase gelöst wird. Gegner des Trams Zürich-West stellen die These auf – ich habe es in zwei Papieren gelesen –, die östliche Pfingstweidstrasse gelte als erschlossen durch den öffentlichen Verkehr. Da sind die Gegner mit einem Radius von 750 Metern allerdings sehr, sehr grosszügig. Die Distanz vom Bahnhof Hardbrücke bis zur nächsten Tramhaltestelle des Trams Zürich-West beträgt nicht halb so viel.

In einem Punkt gebe ich dem Quartierverein Zürich 5, Industriequartier, zu 100 Prozent Recht, ich zitiere aus dem Schreiben: «Das Tram Zürich-West soll zusammen mit den Trams 4 und 13 zum überlasteten, störungsanfälligen Bahnhofplatz geführt werden. Die vorgesehenen neuen Bauten auf SBB-Arealen, der Bahnhof Löwenstrasse sowie der Stadttunnel werden diese Situation verschärfen. Je mehr Belastungen, umso mehr Störungen, die sich auf weite Teile» – da haben sie Recht – «auf weite Teile des gesamten Netzes ausbreiten. Die Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes unter den erwähnten Umständen ist nicht nachgewiesen.» In der Richtplandebatte wurden diese Bedenken, die da auch von einem Quartierverein geäussert wurden, beiläufig als lästig übergangen, ja sogar als Tramhysterie bezeichnet. Aber das Problem wird auf uns zukommen. Es ist nicht vom Tisch, auch für die

Stadt Zürich nicht. In diesem Punkt muss die Stadt Zürich in ihrem Linienkonzept nochmals über die Bücher.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Der Stadtteil Zürich-West befindet sich in einem rasanten Wandel. Wir hier entscheiden über einen Staatsbeitrag und nicht etwa über operative Entscheide der VBZ. Und schon gar nicht sind wir hier, über privat entwickelte Verkehrsplanungen, die letztlich zu einem Stopper (*Paul Stopper*) führen.

In der Vorlage [4207](#) haben wir den Grundsatzentscheid für eine Weiterentwicklung in dem ehemaligen Industriegebiet Zürich-West bereits beschlossen, ein Gebiet von städtebaulicher Bedeutung. Die Industriebrachen werden neu genutzt, es entsteht ein neues Leben für Dienstleistungsbetriebe, Freizeiteinrichtungen, Kulturzentrum und Wohnen. Auf der einen Seite entwickelt sich die Stadt Zürich im Norden, dank einem guten Erschliessungskonzept positiv, auch positiv dank einer weitsichtigen Gesamtplanung mit einer Glattalbahn, die ein grosses Einzugsgebiet erschliesst. Neu auf der andern Seite, in Zürich-West geht die Planung von grösseren Bauvorhaben bereits in eine Realisierungsphase. Die Entwicklungsprognosen zeigen deutlich auf ein Wachstum hin. So wird sich die Einwohnerzahl in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Die Arbeitsplätze werden im gleichen Zeitraum von 21'800 auf 31'000 steigen. Nicht nur die Stadt ist von dieser Entwicklung betroffen, auch die umliegenden Gemeinden. Über zwei Drittel der in Zürich-West Arbeitenden sind Pendler und sind auf einen gut funktionierenden ÖV angewiesen. Für die Entwicklung insbesondere des Gebietes Pfingstweidstrasse, Hardbrücke, Escher-Wyss-Platz sind nun heute die Weichen zu stellen. Damit ist aber auch der MIV miteinbezogen. Bedenkt man, wie lange die Bauzeit sein wird, so sollten wir jetzt handeln, damit wir nicht etwas verbauen, das wir nicht mehr korrigieren können. Gemäss dem kantonalen Richtplan ist Zürich-West als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung. Wir werden also hier mit einem grösseren Wachstum rechnen müssen. Und Wachstumsquartiere sind rechtzeitig auch mit dem ÖV zu erschliessen, dies ist ein Gebot der heutigen Zeit.

Nebst dem Bau einer neuen Tramlinie erfährt das Projekt eine Neugestaltung und Aufwertung der Strassen. Ich möchte hier aber nicht auf alle Strassendetails eingehen. Ich denke aber an die Neugestaltung der äusseren und inneren Pfingstweidstrasse, an die Neugestaltung Hardstrasse, Aargauerstrasse. Diverse Neugestaltungen werden das

Gebiet bis Bahnhof Altstetten aufwerten und bereichern. Vom Escher-Wyss-Platz bis zum Bahnhof Altstetten findet eine sinnvolle, zukunftsweisende Entwicklung statt, welche von einer Gesamtschau aus betrachtet werden muss. Die Traminfrastrukturen erweisen sich als eine vordringliche Aufgabe. Die VBZ haben dies frühzeitig erkannt und mit ihrem Gesamtkonzept bis 2025 haben wir für die Zukunft ein leistungsfähiges Liniennetz.

Warum denn kein Bus? Es wurde heute schon angetönt, der Bus hat weniger Kapazität und ist auch weniger attraktiv. Ein Bus würde in Spitzenzeiten eine eigene Spur brauchen. Beim Bus müsste beim Escher-Wyss-Platz wieder umsteigen, wer nicht den Bahnhof Hardbrücke benützen will. Nur dieses Tram gewährleistet die Verknüpfung der verschiedenen Bahnhöfe von West nach Ost.

Die Kosten und Finanzierung haben die Kommissionspräsidentin und verschiedene Redner bereits erklärt. Ich glaube, dass die 75 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds des Bundes genutzt werden sollen. Sie stehen bereit. Sie stehen heute bereit und nicht morgen. Vorausgesetzt ist, dass mit den Hauptarbeiten 2008 begonnen werden kann.

Das Projekt ist städtebaulich von grosser Bedeutung. Die Entwicklung hier ist nicht aufzuhalten und bleibt auch nicht stehen. Verhelfen wir diesem Quartier Zürich-West zu mehr Lebensqualität. Es ist eine weit-sichtige Planung und geht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ein. Es ist verkehrstechnisch und städtebaulich eine gute Lösung. Eine Rückweisung dieser Vorlage würde uns überhaupt nicht weiterhelfen. Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich ist vom Kanton zu unterstützen, ebenso die VBZ-Linienentwicklung bis 2025.

Die FDP stimmt dem Staatsbeitrag zu.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Das Tram Zürich-West ist ein wichtiger Mosaikstein zur weiteren Entwicklung des Gebietes von Zürich-West in Richtung einer Wohn-, Arbeits-, Studien-, Kultur- und Ausgehstadt. Viele grosse Bauvorhaben wie zum Beispiel der Maag-Tower, die Entwicklung des Toni-Areals, das Hardturm-Areal oder auch der Vulkanplatz sind noch in der Pipeline. Dabei soll das Tram Zürich-West die Feinverteilung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Altstetten auf der rechten Seite der SBB-Geleise übernehmen. Zwar wird der wichtige S-Bahnhof Hardbrücke mit dem Tram

Zürich-West zugegebenermassen noch nicht optimal an das Tramnetz angeschlossen. Das Tram Zürich-West wird aber bald ergänzt mit einer Tramtangente der Linie 8 über die Hardbrücke zum Hardplatz und zum Escher-Wyss-Platz. Mit höchster Priorität muss denn dieses Projekt auch vorangetrieben und umgesetzt werden. Dadurch bekommt der Bahnhof Hardbrücke dann auch die geforderte Tramhaltestelle. Später soll es sogar noch eine weitere Tramstrecke vom Albisriederplatz zum Bucheggplatz geben. Bis dahin wird der S-Bahnhof Hardbrücke als Übergangslösung dank den Fussgängerverbindungen deutlich aufgewertet. Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Fussgängerverbindungen hat die Stadt Zürich auch dank eines Vorstosses der CVP im Städtzürcher Gemeinderat einen entsprechenden Kredit bewilligt.

Beim anderen Ende des Trams Zürich-West beim Bahnhof Altstetten wird das Tram dann später mit der Limmattalbahn seine Fortsetzung finden. Hier muss man noch darauf achten, dass ein direkter Anschluss vom Ende des Trams Zürich-West zur Limmattalbahn dann stattfinden wird. Mit der neuen Durchmesserlinie und der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse wird zudem der Umsteigepunkt Bahnhof Altstetten künftig deutlich mehr Zugsfrequenzen aufweisen. Im Gesamtzusammenhang betrachtet mit der rasanten Entwicklung von Zürich-West und den Nachfolgeprojekten des öffentlichen Verkehrs kann das Tram Zürich-West eine Chance sein.

Zufrieden dürfen wir als Zürcher auch sein, wenn der Bund im Rahmen der Agglomerationspolitik einen Teil der Kosten übernimmt. Ein kleiner Wermutstropfen bleibt allerdings die nach wie vor überdimensionierte vierspurige Pfingstweidautostrasse. Trotz diesem kleinen Wermutstropfen werde ich als CVP-Vertreter aus Zürich-West dem Tramprojekt klar zustimmen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Wie bereits mein Kollege Martin Mossdorf gesagt hat, hat das Gebiet Zürich-West eine Vorgabe als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Es ist daher auf ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz angewiesen. Es ist auch wichtig, dass solche Wachstumsquartiere rechtzeitig und frühzeitig vom öffentlichen Verkehr erschlossen werden, etwas, was in der Verkehrsrichtplandebatte leider untergegangen ist. Das heisst: Verkehrsfragen nicht erst dann lösen, wenn sie da sind, sondern Verkehrsfragen im Voraus lösen, wenn sie noch nicht da sind. Ganz einfach wollen wir

das, weil wir verdichten wollen, weil wir Arbeitsplätze schaffen wollen, weil wir Wohnraum bauen wollen. Und bei diesem Verdichten nach innen – das ist raumplanerisch übrigens das einzig Richtige – müssen wir, wollen wir wirklich die Landschaft schonen, den Modalsplit verbessern, genau so, wie wir das auch im Richtplan verankert haben. Und wir verdichten mit einem Tram und eben nicht mit einem Bus, weil das Tram eben leistungsfähiger ist, weil es den angestrebten Modalsplit leichter erreichen kann und weil es attraktiver ist. Mit dem Tram Zürich-West wird auch eine Umgestaltung der Pfingstweidstrasse möglich. Dabei wird sie zu einer Stadtstrasse umfunktioniert, obwohl sie eine Nationalstrasse bleibt, nämlich eine Nationalstrasse dritter Klasse. Und, lieber Willy Germann, es ist auch richtig, dass der Bund diese Kosten bezahlt. Es ist genau so richtig, dass der Bund die Kosten an die Umfahrungen nach der HLS-Strategie (*Hochleistungsstrassen*) bezahlt, nämlich die Umfahrung der Stadt, des Glatttals und der Stadt Winterthur, und das ist weiss Gott kein Haar in der Suppe. Übrigens auch diese Finanzierung hat mit der Tramfinanzierung überhaupt nichts zu tun, ist staatsquotenneutral und wird allein aus dem Treibstoffzoll finanziert.

Das Tramkonzept Zürich-West ist Teil des Tramkonzeptes 2025 der VBZ der Stadt Zürich und des FDP-Stadtrates Andres Türlér. Die FDP unterstützt dieses Tramkonzept ausdrücklich und sie bedauert es an dieser Stelle nochmals, dass es nicht möglich war, dieses Tramkonzept 2025 auch im Richtplan adäquat zu verankern. Leider haben wir die Tramtangente auf der Hardbrücke/Rosengarten nicht in den Richtplan eingetragen. Der regionale Richtplan wird es nachholen. Aber wir werden doch letztlich ein zusammenhängendes Tramkonzeptnetz in dieser Stadt Zürich haben.

Ich bitte Sie daher, haben Sie den Mut, rechtzeitig – und das heisst frühzeitig – in Verkehrsfragen zu investieren, in den öffentlichen Verkehr hier in Zürich-West zu investieren! Ich bitte Sie um Zustimmung.

Ueli Keller (SP, Zürich): Ich spreche für eine Minderheit der SP-Fraktion, die den Rückweisungsantrag von Lorenz Habicher unterstützen wird und den Staatsbeitrag nicht unterstützt.

Als vor einiger Zeit dieses allzu clever geschnürte Paket der Entwicklung von Zürich-West auf den Tisch kam, freuten sich fast alle: die Fussballfans über die Euro 08 und das neue Stadion, die Konsum- und die Baufans über das neue Shoppingcenter, die Autofans über den Bau

des Westastes bis an die Hardbrücke und die ÖV-Fans über das schöne neue Tram. Nachdem sich jetzt der Pulverdampf dieser Tischbombe etwas gelegt hat und der künstlich aufgebaute Zeitdruck zerronnen ist, können wir nochmals völlig unaufgeregt hingucken und in aller Ruhe beurteilen, was denn heute noch Bestand hat und was pressiert. Die Euro 08 findet statt, aber im Letzigrund, und die drei Vorrundenspiele helfen das Tram Zürich-West nicht füllen. Ob und wann das Shoppingcenter mit Stadion auf dem Dach kommt, ist ungewiss. Sicher ist nur, dass wenn wir hier und heute dieser Vorlage zustimmen, wir ein Tram bekommen mit erheblichen Mängeln und dafür im Windschatten dieses Trams gleich noch ein Stück Autobahn einkaufen, welches das Potenzial eines Stadtquartiers entwertet, noch bevor es fertig gebaut ist. Zu den Mängeln dieses Trams gehört, dass es die Prioritäten beim Ausbau des Tramnetzes auf den Tangentiallinien, die jetzt die VBZ in ihrer Netzüberprüfungsstudie festgestellt hat, nicht berücksichtigt. Wenig überraschend wird in der Studie auch darauf hingewiesen, dass die Nachfrage in der Pfingstweidstrasse bis 2025 mit Doppelgelenkbussen gedeckt werden kann. Nicht dass ich das für erstrebenswert halte, aber es zeigt, dass es genügend Zeit gibt, nach einer Rückweisung und Überarbeitung der Vorlage den nötigen ÖV-Ausbau in diesem Quartier zu verbessern und den Anforderungen des Städtebaus mehr Beachtung zu schenken, nämlich mit einer besseren Zugänglichkeit des S-Bahnhofes für den Fuss- und Veloverkehr von und nach Westen zum Toni-Knoten und von und nach Osten zum Gerold-Areal, mit einer besseren Anbindung des S-Bahnhofes Hardbrücke mit seinen acht S-Bahnlinien an den städtischen ÖV, vorerst mit einer Verlängerung des Busses 54 ins Letzi-Quartier und später mit den Tangentiallinien zum Hardplatz nach Zürich-Süd und zum Bucheggplatz Richtung Zürich-Nord.

Es soll verbessert werden mit einer Finanzierung, bei der die Stadt Zürich vom Kanton so behandelt wird, wie es das Personenverkehrsgesetz vorsieht – und nicht einmal mehr als Sonderfall unter den 171 Gemeinden benachteiligt wird und Kosten von 59 Millionen Franken aufgebracht bekommt. Ich will mich nicht dem Vorwurf aussetzen, die Stadtzürcher würden mit den ihnen anvertrauten Steuergeldern um sich schleudern für etwas, was eine kantonale Aufgabe ist. Ich könnte mir vorstellen, dass die Stadt, der es ja unter der rot-grün-blauen Führung finanziell gut geht, dem Kanton, der unter bürgerlicher Führung dauernd fürchterlich klamm ist, mit einem Kredit für die Vorfinanzie-

rung aus der Patsche hilft; aber sicher nicht mit einem Geschenk und erst noch mit der Verpflichtung, sämtliche unvorhergesehenen Mehrkosten der Bauerei zu übernehmen. Es wäre auch denkbar gewesen, den eidgenössischen Auftrag zum Ausgleich von Planungsmehrwert einzuführen im Kanton Zürich und die privaten Grundeigentümer an den Kosten zu beteiligen.

Bei der Überarbeitung der Vorlage ist das ÖV-Projekt so zu verbessern, dass es nicht wie das jetzige Gefahr läuft, das ausgesprochen gute Ansehen, das der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich bei der Bevölkerung und bei den Benutzerinnen und Benutzern genießt, zu gefährden durch ein Projekt, bei dem aus Prestige Gründen nicht die üblichen hohen Anforderungen an die Qualität gestellt wurden und das als Türöffner missbraucht wird für ein unseliges Strassenbauvorhaben. Klammheimlich wird der gute Ruf des ÖV missbraucht, um an einem Autobahnteilstück weiterzubasteln, das zum Westast des Ypsilons gehört, einem Autobahnteilstück, das eine weitere Salamischeibe sein soll auf dem Weg zur Hardbrücke, zum Sihlquai, zum Platzspitz – so, wie das im letzten Jahrtausend ausgeheckt wurde, und so, wie das damals schon falsch war und heute nicht richtiger geworden ist, im Gegenteil: Mit der Eröffnung der Westumfahrung und dem Üetlibergtunnel verringert sich der motorisierte Individualverkehr auf der Pfingstweidstrasse um mindestens 20 Prozent. Damit würden sich Lärm- und Luftschadstoffe deutlich verringern; noch nicht unter die Grenzwerte, aber immerhin. Mit einer vernünftigeren Verkehrspolitik liesse sich selbstverständlich noch ein Mehreres tun. Stattdessen projiziert man den Abbruch der Staatsstrasse und will sie durch einen sechs- bis achtspurigen Autobahnneubau ersetzen in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet und einem gerade erst aufstrebenden Stadtquartier. Es wird der Grundstein gelegt ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das ehemalige Industriegebiet Zürich-West entwickelt sich sehr viel stärker als das übrige Stadtgebiet von Zürich. Die Umnutzung der Brachflächen ist in den vergangenen Jahren intensiv vorangetrieben worden. Viele private und auch öffentliche Bauvorhaben sind bereits realisiert oder sind zumindest baureif. Es sind Wohnungen, Dienstleistungsbetriebe entstanden und das Gebiet hat sich zu einem Ausgangszentrum entwickelt, einem Zentrum also, in dem in der nächsten Zeit viel Hin-und-her-Verkehr zu erwarten ist. Ein hochwertiges öffentliches Verkehrsangebot soll deshalb rechtzei-

tig zur Verfügung gestellt werden. Das Tramprojekt Zürich-West soll das Gebiet von zusätzlichem Individualverkehr entlasten und soll eine positive Signalwirkung auf zukünftige Investoren haben. Die Tramlinie unterstützt das kantonale Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes, wonach die Hälfte des Neuverkehrs – und das ist sehr viel, die Hälfte des Neuverkehrs! – ohne den Fuss und Veloverkehr durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmen ist. Wir müssen also dafür sorgen, dass in städtischen Gebieten möglichst viel Verkehr auf den öffentlichen Verkehr fällt. Gleichzeitig kann die Pfingstweidstrasse entsprechend ihrer neuen Funktion städtebaulich neu gestaltet und auch aufgewertet werden.

Die Kantonsregierung hat bisher den Staatsbeitrag von 90 Millionen Franken vom gleichzeitigen finanziellen Engagement der Stadt Zürich abhängig gemacht; das ist so. Mit dem städtischen Projektkredit von 59 Millionen Franken ans Tramprojekt, über welchen am 17. Juni 2007 dann abgestimmt werden soll, ist diese Forderung des Kantons erfüllt. In der Zwischenzeit hat sich die Finanzierung des Tramprojektes dank der erwarteten Bundesunterstützung – diese wird zu je 50 Prozent von Stadt und Kanton Zürich geteilt – zusätzlich erheblich verbessert. Es ist also zu erwarten, dass sich dieser Staatsbeitrag dank der Investitionshilfe des Bundes für den Agglomerationsverkehr von 90 Millionen Franken auf 45 Millionen Franken reduziert. Kanton und Stadt Zürich haben das Projekt mit starkem Engagement gemeinsam vorangetrieben. Wir haben eine gemeinsame Steuerungsgruppe installiert, die gut zusammenarbeitet und sich ständig und gut informiert. Heute liegt ein baureifes Projekt vor, welches die Bestrebungen zur nachhaltigen Entwicklung der Zentrumsgebiete wirkungsvoll umzusetzen vermag. Das vorliegende Projekt hat neben dem Nutzen für den Individual- und den öffentlichen Verkehr ebenso einen Nutzen für die städtebauliche Entwicklung des Gebietes, was nicht zu unterschätzen und besonders für die Stadt Zürich sehr wichtig ist.

Ich danke für die Unterstützung durch den Rat.

Eintreten ist beschlossen,

nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Minderheitsantrag Lorenz Habicher:

Die Vorlage 4358, Beschluss des Kantonsrates über einen Staatsbeitrag an den Bau der Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten, wird an den Regierungsrat zurückgewiesen.

Begründung:

Die Vorlage 4358 vermag weder verkehrstechnisch noch städtebaulich den komplexen Gegebenheiten und Ansprüchen von Zürich-West zu genügen. In einer überarbeiteten Vorlage müssen speziell die bessere Anbindung der S-Bahn-Station Hardbrücke und die Fussgängerbedürfnisse in diesem Raum gewichtet werden. Zudem ist ein Busvorläufer-Projekt zwingend der Realisierung einer neuen Tramlinie vorzuziehen. Diese Buslinie sollte auch die wichtige Achse über die Hardbrücke zum Albisriederplatz in geeigneter Art und Weise berücksichtigen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): «Das Tram wird gebaut, wenn das Stadion gebaut ist.» Diese Aussage stammt nicht von mir, sondern von einem der Stadtväter von Zürich im Abstimmungskampf zum Gestaltungsplan Hardturm-Stadion. Das Stimmvolk hat dem Hardturm-Stadion in der entsprechenden Abstimmung klar zugestimmt. Nun, die gleichen Kreise, die den Bau des Stadions verzögert, ja fast verhindert haben, rufen heute nach dem Tram 18, wünschen sich heute das Tram Zürich-West.

Die VBZ haben ihre Tramplanung konsequent durchgeführt und nach dem anfänglichen Zeitdruck lässt man es nicht bei einem Projekt bewenden, sondern fordert die Umsetzung. Die VBZ denken und planen in Tramschienen, Alternativen dazu wurden nicht geprüft. Das Quartier weiss vielleicht nicht, was es will, aber es weiss sehr wohl, was es nicht will. Das Tram Zürich-West ist in dieser Form, mit dieser Linienführung und zu diesem Zeitpunkt nicht erwünscht. Das einzige Argument für das Tram Zürich-West ist der zu erwartende Bundesbeitrag, denn so günstig kommt der Kanton nie mehr zu einer Tramlinie. Ob er damit glücklich wird, ist eine andere Frage. Dazu zwei Punkte:

Erstens muss zu diesem Bundesbeitrag Folgendes festgehalten werden: Ein Schreiben des ZVV bestätigt, dass das gesamte Risiko beim Kanton liegt. Der Bund bezahlt nur unter Vorbehalt und nur bei Baubeginn 2008. Zudem gehören diese Gelder der Strasse. Haben Sie vergessen, wie der Infrastrukturfonds gespiesen wurde? Ein als beispiel-

hafter Sieg der Vernunft bezeichneter Beschluss der eidgenössischen Räte entnimmt der zweckgebundenen Finanzierung Strasse hunderte Millionen Franken, Geld, welches die Strassenbenutzer laufend bar und im Voraus mit den Treibstoffzöllen einzahlen. Der Stimmbürger hatte diesen Treibstoffzollaufschlag 1993 angenommen im vollen Wissen um den Verwendungszweck dieser Mittel und mit dem klaren Willen, dass diese Gelder in den Nationalstrassenbau fliessen – und nicht in den öffentlichen Verkehr. Wenn man nun heute plötzlich sagt, so viel Geld könne doch nicht alles für den Autobahnausbau verwendet werden, man müsse eine Ausgewogenheit pflegen und auch den öffentlichen Verkehr berücksichtigen, so meine ich, das sei ein Verstoß gegen Treu und Glauben. Man kann sich nicht damit herausreden, die Umstände hätten geändert. Das Nationalstrassennetz ist immer noch nicht fertig gestellt.

Der zweite Punkt: die kostengünstige Tramlinie. Als kostengünstig kann nur die Erstinvestition, der Bau dieses Objektes, bezeichnet werden. Unterhalt und Betrieb werden nie kostendeckend sein und es ist absehbar, dass der Bundesbeitrag binnen fünf Jahren verloren ist, sprich: als Defizitdeckung wieder eingesetzt wurde. Überall werden zudem Bus-Vorläufer realisiert, sogar bei der Glattalbahn war es so. Ein effektives, arbeitsteiliges Zusammenwirken funktionaler Räume hängt von leistungsfähigen, verlässlichen und berechenbaren Verkehrssystemen ab. Das Tram Zürich-West wird leistungsfähig und berechenbar sein, berechenbar in der Kostenunterdeckung und in der Belastung für Stadt und Kanton.

Das Tram ist attraktiver. Die Leute fahren lieber Tram als Bus. Ein gutes Argument für die steigende Kostenunterdeckung im öffentlichen Verkehr! Der Minderheitsantrag der SVP, diese Rückweisung, gibt dem Quartier eine Chance für eine bessere ÖV-Anbindung und verbaut nicht zukünftige Möglichkeiten.

Dann möchte ich noch zu verschiedenen Vorrednern sprechen.

Zu Gerhard Fischer: Für ein Tramtrasse haben Sie Raum, für einen Bus-Vorläufer, ein Bussystem, aber keinen Platz! So eine Aussage muss vom Präsidenten des VÖV (*Verband öffentlicher Verkehr*) stammen.

Zu Willy Germann: Die Aussage «Ein innerstädtisches Projekt, der Kanton würde 75 Millionen Franken sparen» stimmt nicht. Der Kanton verscherzt sich 45 Millionen Franken – und nicht 75. Wenn Sie rechnen können, sehen Sie, dass von 90 die Hälfte 45 ist und nicht 75.

Christoph Holenstein, die Limmattalbahn erhält beim Farbhof einen Anschluss – und nicht auf der falschen Seite des Bahnhofs Altstetten. Wenn Sie das glauben, sind Sie falsch gewickelt.

Darum unterstützen Sie den Rückweisungsantrag, öffnen Sie den Blickwinkel und schauen Sie einmal links und rechts der Geleise! Das Quartier hat nach seiner industriellen Vergangenheit eine bessere Zukunftsperspektive verdient. Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Minderheitsantrags.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Bei dieser Vorlage handelt es sich einmal mehr um einen Stadt-Land-Konflikt, weil die Landbewohner nicht abschätzen können, ob in der Stadt Tramlinien auf Vorrat gebaut werden oder ob diese wirklich nötig sind. Sogar bekannte Kantons- und Gemeinderäte der Linken, Grünen und CVP, darunter Ueli Keller, Roland Munz, Markus Zimmermann, Robert Schönbächler und Bastien Girod, haben gemerkt, dass für die neue Tramlinie keine Dringlichkeit besteht, und deshalb die Initiativegruppe «Pro Zürich-West» gegründet. Auch der Planer Paul Stopper ist kein Gegner des ÖV. Aus der Broschüre dieser Gruppe geht hervor, dass Zürich-West bis ins Jahr 2015 um 3590 Einwohner wachsen wird und nicht, wie vom Amt für Städtebau der Stadt Zürich prognostiziert, um 7000 Einwohner. Im Quadrant Migros Engros Markt wohnen heute keine Einwohner und auch 2015 keine Einwohner. Ich sehe da keinen rasanten Wandel. In einer neulich erschienenen städtischen Statistik steht schwarz auf weiss, dass die ganze Stadt Zürich in den letzten neun Jahren um nur 8000 Einwohner zugenommen hat. Der Zürcher Engros Markthalle AG, die das Gelände im Baurecht für 80 Jahre gepachtet hat, möchte man einen Teil des für sie wichtigen Geländes wegnehmen, um eine überdimensionierte Tramhaltestelle zu bauen; das Hardturm-Stadion lässt grüssen. Sind das die prognostizierten Annahmen?

Hinzu kommt, dass ein verfrühter Bau und Betrieb des Trams Zürich-West wegen der fehlenden Nachfrage unverhältnismässig hohe jährliche Betriebsverluste verursacht. Durch Überarbeitung des Ausführungsprojektes können auf der einen Seite diese Betriebsverluste und auf der andern Seite spätere hohe Kosten für die Anpassungsarbeiten vermieden werden. Die wesentlich geringere Nachfrage gegenüber der Modellrechnung gemäss Konzessionsgesuch ergibt einen viel höheren jährlichen Betriebsverlust von bis zu 10,9 Millionen Franken, aufgeteilt auf die Stadt, ein Drittel, und den Kanton, zwei Drittel.

Wegen hängiger Einsprachen ist mit einer Zeitverzögerung für die Bewilligung des Projektes zu rechnen. Es ist bereits heute absehbar, dass die befristete Zusage eines Bundesbeitrages aus dem Infrastrukturfonds an das aufgelegte Projekt Tram Zürich-West verfallen wird und eine Verlängerung oder Neueingabe notwendig wird.

Vergleich Bus–Tram: Die Zusatznachfrage kann mit einem Busbetrieb mit verbessertem Angebot, Doppelgelenkbussen, bis ins Jahr 2025 abgedeckt werden; dies bestätigen auch die VBZ. Die Betriebskosten und damit der Betriebsverlust sind gegenüber einem Busbetrieb auch mit einer geänderten und verlängerten Linie 54 über die Hardbrücke, S-Bahnhaltestelle und Bushaltestelle Linien 33 und 72 in den Kreis 4 um ein Vielfaches höher. Die Baukosten der Tramlinie und die dadurch verursachten zusätzlichen Umbau- und Ausbaukosten der Pfingstweidstrasse zum Teilstück der SN1.4.1 sind gemessen am Nutzen unverhältnismässig hoch.

Fazit: Die ÖV-Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke wird wesentlich verschlechtert und entspricht nicht den heutigen Anforderungen. Die Zusatznachfrage kann mit einem Busbetrieb bis 2025 besser und kostengünstig abgedeckt werden. Das Tram Zürich-West hat keine Dringlichkeit. Die im Antrag des Regierungsrates mit etwa einer Million Franken angegebenen Zusatzkosten für den Betrieb der Tramlinie Zürich-West sind viel zu tief. Der Betriebsverlust bei realistischer Einschätzung der Nachfrage beträgt ein Vielfaches. Die für den ÖV vorgesehenen Mittel müssen zielgerichtet und mit der grössten Nutzenstiftung eingesetzt werden, also nicht beim Tram Zürich-West. Für Zürich-West sind dies die Verlängerung der Buslinie 54 und der Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher auf Rückweisung der Vorlage zu unterstützen und im Interesse von Zürich-West eine Überarbeitung dieses Projektes zu verlangen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Rückweisungsantrag von Lorenz Habicher mit 98 : 61 Stimmen ab.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird hierzu das Wort gewünscht? Das ist nicht der Fall. Ziffer I. untersteht der Ausgabenbremse. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zu Stande, ist der Staatsbeitrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt Ziffer I der Vorlage mit 99 : 0 Stimmen zu. Damit ist die erforderliche Stimmenzahl von 91 erreicht worden.

II., III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 48 Stimmen, der Vorlage [4358a](#) zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

16. Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2007/2008

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 12. Dezember 2006 [4334a](#)

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Eigentlich ist es interessant, dass wir zuerst über den Rahmenkredit sprechen und erst dann darüber, was wir in den nächsten paar Jahren im Bereich des öffentlichen Verkehrs planen werden. Aber vielleicht ist es eine Tendenz, die sich in den letzten Jahren entwickelt hat, dass wir bei allen Themen immer zuerst übers Geld sprechen und dann darüber, was wir eigentlich inhaltlich machen wollen. Nichtsdestotrotz werde ich Ihnen etwas über die Finanzierung erzählen.

Jetzt geht es um das liebe Geld, ans Bezahlen und an die zu bestellenden Leistungen. Bezahlen ist allgemein viel unbeliebter als Bestellen; so möchte an der Kasse doch jeder genau wissen, wieso und wie viel er oder sie bezahlen muss. Erlauben Sie mir deshalb, dass ich doch ein wenig weiter aushole zu diesen finanziellen Aspekten des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich, weil sich wirklich auch wesentliche Änderungen ergeben haben in der letzten Zeit.

Für die Periode 2007/2008 wird ein Rahmenkredit von 675 Millionen Franken beantragt. Er ist 25 Millionen Franken höher als der Rahmenkredit 2005/2006. Der Mehrbetrag entspricht ziemlich genau der Mehrbelastung, welche dem öffentlichen Verkehr aus der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) erwächst. 2007 stabilisiert sich die Kostenunterdeckung gegenüber 2006. Für 2008 verzeichnen wir einen starken Anstieg vor allem durch die Belastung von 26 Millionen Franken durch die NFA. In der Strategie 2006/2007 wurde das Ziel festgelegt, dass die Kostenunterdeckung des ZVV nur im Umfang der Mehrbelastung

durch die Angebotsausbauten steigen darf. Diese Zielsetzung wird mit dem beantragten Rahmenkredit eingehalten. Diese an sich erfreuliche Tatsache lässt sich vor allem auf die positive Entwicklung der Verkehrsträger zurückführen.

Wenn die Kostenunterdeckung bei einem Kostendeckungsgrad von 60 Prozent stabil bleibt, braucht man ein Ertragswachstum, welches 1,7-mal höher ausfällt als das Aufwandswachstum. Diesen Fall haben wir im Jahr 2007. Zum besseren Verständnis: Bei einer Kostenunterdeckung müsste ein Ertragswachstum doppelt so hoch sein wie das Aufwandswachstum. Wenn man einen Rahmenkredit über zwei Jahre hat und der Fahrplan auf das erste Jahr geändert wird, fallen erst im zweiten Jahr die Wachstumsraten typischerweise markant stärker aus als im ersten. Dieses System wird durch die NFA nun ein wenig ausgehebelt. Der aufwandseitige Einfluss der NFA zeigt sich im Rahmenkredit vor allem unter der Position «Abgeltung durch die SBB». Die Beiträge des Bundes an die SBB gehen von 44 auf 32 Prozent zurück, entsprechend wächst der Kantonsanteil am SBB-Defizit von 56 auf 68 Prozent. Auf der Ertragsseite manifestiert sich der Einfluss der NFA als 8 Millionen Franken weniger an Bundesbeiträgen.

Der Verkehrsertrag soll gemäss Planung um 11,4 Prozent innert zwei Jahren steigen. Grund ist die geplante Tarifierhöhung um 2,8 Prozent über das ganze Angebotssortiment. Es wird damit gerechnet, dass im ersten Jahr 80 Prozent und im zweiten Jahr die restlichen 20 Prozent der Ertragssteigerung realisiert werden können. Positiv auf der Ertragsseite schlägt sich die sehr gute Frequenzentwicklung nieder, welche einen Niveaueffekt von 10 Millionen Franken beschert. Der ZVV hat das in seiner künftigen Planung berücksichtigt. Der Verkehrsertrag steigt auch auf Grund der Anpassung des Angebotes; über das Angebot werden wir beim nächsten Traktandum sprechen. Beim normalen Mehrangebot wird im ersten Jahr der Periode mit einer Kostendeckung von 25 Prozent gerechnet. Das Nachtnetz ist gemäss Auftrag kostendeckend.

Zur Entwicklung des Aufwands. Wenn man die NFA mit ihren 18 Millionen Franken auf der Aufwandseite herausrechnet, so bleibt die Aufwandsteigerung von 8 Prozent über die zwei Jahre. Neben der Teuerung zwischen 1 und 1,5 Prozent sind die Angebotsanpassungen Fahrplan 2007, qualitative Verbesserungen, vor allem aber die Kapitalkosten für neues Rollmaterial und das neue Leitsystem dafür ver-

antwortlich. Es wird von steigenden Zinsen ausgegangen, generell ist aber auch beim Treibstoff mit höheren Kosten zu rechnen.

Zu den Abgeltungen des Bundes. Der Bund legt bei jedem Kanton einen Plafond für die Abgeltung fest. Der Maximalbeitrag für den Kanton Zürich beträgt aktuell 226 Millionen Franken. Daran werden 44 Prozent bezahlt. In dieser Fahrplanperiode wird der Bundesplafond zum ersten Mal überschritten. Ein kleiner Teil des Angebotes Regionalverkehr muss mit anderen Worten zu 100 Prozent vom Kanton bezahlt werden, etwa 3 Millionen Franken. Der Kanton Zürich steht damit nicht alleine, sehr viele Kantone liegen schon lange über ihrer Bundesquote.

Der zweitwichtigste Kostenverursacher nach dem Angebot ist das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmungen. Bei den Kapitalkosten fallen vor allem das neue Rollmaterial, das neue Leitsystem der VBZ und die neuen Billetautomaten ins Gewicht. Die Kostenunterdeckung stieg real etwa 1,7 Prozent pro Jahr. In der Strategie 2002 bis 2006 wurde folgendes strategisch-finanzielles Ziel gesetzt: Die Kostenunterdeckung wird bis 2006 in den realen Werten geringer sein als 1996. Ohne NFA liegt der ZVV nach 2008 deutlich unter dieser Vorgabe. Mit der NFA liegt er etwa auf dem Niveau von 1996; das mit allen Angebotsausbauten.

Der beantragte Rahmenkredit liegt pro Jahr je 15 Millionen Franken unter dem KEF-Wert (*Koordinierter Entwicklungs- und Finanzplan*) vom letzten Jahr. Im KEF vom letzten Jahr waren bereits alle Sparmassnahmen umgesetzt. Eine solche Sparmassnahme war beispielsweise im MH06 die Umstellung der S43 zwischen Rüti und Wald auf Busbetrieb.

Somit sind wir bei den Minderheitsanträgen. Ein Minderheitsantrag fordert die Kürzung des Rahmenkredits um 48,9 Millionen Franken. Damit soll unter Anrechnung der NFA die Kostenunterdeckung auf 300 Millionen Franken plafoniert werden, also ein neuer Plafond. Die KEVU-Mehrheit lehnt diesen Minderheitsantrag ab, weil er gemäss ZVV wegen steigender Kapitalkosten und des geplanten Leistungsabbaus nicht ohne merkbaren Leistungsabbau zu realisieren ist.

Der zweite Minderheitsantrag fordert eine Aufstockung um 9 Millionen Franken. Damit sollen ab dem nächsten Fahrplanjahr die Auswirkungen des Sparprogramms im öffentlichen Verkehr rückgängig gemacht werden. Die KEVU-Mehrheit lehnt diesen Minderheitsantrag auch ab, weil zu befürchten ist, dass die vom ÖV weggenommene

Sparlast in der Folge anderen Gebieten öffentlichen Wirkens auferlegt wird.

Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie also, dem Rahmenkredit der Vorlage 4334 unverändert zuzustimmen.

Ernst Brunner (SVP, Ilnau-Effretikon): Die Regierung beantragt für die Jahre 2007/2008 einen Rahmenkredit von 675 Millionen Franken zum Ausgleich des Betriebsdefizits, im Antrag beschönigend «Unterdeckung» genannt. Das ist der Betrag, mit dem die Steuerzahlenden von Kanton und Gemeinden den Benützern des ZVV ihre Billete verbilligen – oder subventionieren, wie Sie wollen. Diese Unterdeckung beträgt fürs Jahr 2007 praktisch gleich viel wie im Vorjahr 2006 vorgesehen war. Sie wäre auch fürs Jahr 2008 nicht grösser, wenn da nicht die Auswirkungen der NFA, die wir bekämpft haben, hineinspielen und das Ergebnis um 26 Millionen Franken verschlechtern würden. Es ist den Verantwortlichen des ZVV also gelungen, die diversen geplanten Angebotsausweitungen so zu bewerkstelligen, dass die Mehrkosten durch Effizienzsteigerung und eine moderate Erhöhung der Tarife um durchschnittlich 2,8 Prozent gedeckt werden können. Dafür gebührt den Verantwortlichen des ZVV unser spezieller Dank.

Wenn da nur nicht die vereinigte Intelligenz der linken, grünen und gläubigen Verkehrsplaner wäre! Wir von der SVP wären bereit gewesen, diesen Kreditantrag durchzuwinken, aber eben dann kamen die linken Verkehrsplaner und stellten diverse Anträge, die allesamt zum Ziel hatten, entweder das Angebot zu Lasten der Steuerzahler auszuweiten, Massnahmen des Sanierungsprogramms 06 rückgängig zu machen oder zusätzliche Massnahmen im Zusammenhang mit dem Behindertengleichstellungsgesetz zu fordern. Diesen Forderungen mussten wir etwas entgegensetzen, denn es geht nicht an, den ÖV dauernd zu Lasten der Steuerzahler auszuweiten. Daher unsere Forderung nach einer Plafonierung – das ist ja ein Wort, das den linken Seite sehr angenehm in den Ohren tönt –, daher also unsere Forderung nach einer Plafonierung der Kostenunterdeckung zu Lasten der Steuerzahler. Unser Minderheitsantrag wird dann von meinem Ratskollegen Lorenz Habicher begründet.

Ich bitte jetzt schon, diesem Plafonierungsantrag zuzustimmen. Ich bitte Sie, den Antrag meines Namensvetters Robert Brunner abzulehnen und in der Schlussabstimmung dem Rahmenkredit zuzustimmen. Dankeschön.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Zuerst eine Vorbemerkung, Ernst Brunner: Wo sehen Sie denn einen Antrag der Linken? Wenn Sie die Vorlage anschauen, dann ist da kein Antrag der Linken in dieser Vorlage drin! Wir werden den von den Grünen auch nicht unterstützen. Ich bin schon der Meinung, dass man sich an die Tatsachen halten sollte.

Mir scheint doch, dass die diesjährige Präsentation von Rahmenkredit und Strategie des ZVV sehr verhalten ausgefallen ist. Es ist eigentlich schade um die Erfolgsgeschichte unseres Zürcher Verkehrsverbundes und des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen. Aber in den letzten 16 Jahren haben sich die Fahrgastzahlen bei der S-Bahn verdoppelt, das wissen Sie, aber der ZVV spürt das Sanierungspaket 04 und die Massnahmen Haushaltsgleichgewicht 06, das enge Finanzkorsett. Die Zahlen hat die Kommissionspräsidentin schon angeschaut. Wenn wir die NFA weglassen, diese Mehrbelastung, dann erbringt eigentlich der ZVV mit dem genau gleichen Geld wie im letzten Rahmenkredit viel, viel mehr Leistung. Und in der Strategie 2006/2007 wurde ja als Ziel festgelegt, dass die Kostenunterdeckung des ZVV nur im Umfang der Mehrbelastung durch Angebotsausbauten steigen darf. Diese Zielsetzungen werden nicht nur eingehalten, mehr noch – Chapeau! –, sie werden übertroffen. Ein Kompliment an die Verantwortlichen; sie sitzen auf der Tribüne!

Ein sehr erfreuliches Ergebnis liegt vor, ich möchte das nochmals betonen, die Kommissionspräsidentin hat es auch ins schöne Scheinwerferlicht gestellt. Der innovative ZVV hat es auch verdient. Die positive Entwicklung des Verkehrsertrages um über 11 Prozent soll mal jemand nachmachen. Mit der Steigerung der Passagierzahlen ergeben sich auch Mehreinnahmen. Auf die Preiselastizität kommen wir dann noch zurück; das ist für mich eher ein Haar in der Suppe.

Wir haben ja auch durch die vermehrte Kontrolle – und das habe ich von allen Seiten immer wieder gehört, das war ein Schönheitsfehler – die Quote der Schwarzfahrer massiv senken können. Der ZVV macht seine Sache bestens. Trotz diesen zwei Massnahmen- und Sparpaketen gelingt es ihm allermeistens, die zunehmenden Frequenzen aufzufangen und mit einem höheren Verkehrsertrag die Anpassung des Angebotes vorzunehmen. Aber ich höre immer noch die Finanzschere schnippeln, und zwar ziemlich laut. Einige Sparmassnahmen sind leider aufgegleist worden, mussten aufgegleist werden, wie uns versi-

chert wurde. Die zusätzliche Nachfrage wird zwar abgedeckt, früher hiess es jeweils «angepasst» oder sogar «ausgebaut». Und bereits heute und in absehbarer Zeit haben wir Kapazitätsengpässe. Und der MH06 zum Beispiel zwingt den ZVV, 38 Millionen Franken einzusparen, den Kanton Zürich 19 Millionen Franken. Wir stellen auch einen Verzicht – und das sei hier klar und deutlich gesagt – an Angebotsausbauten fest. Diverse Bus- und Bahnleistungen mussten gestrichen oder gekürzt werden. Und am auffälligsten ist die Umstellung der S43 Rüti–Wald auf Busbetrieb. Ich komme jetzt halt mit dem, weil hier in den ländlichen Gebieten nicht mehr ausgebaut wird, nicht mehr so stark ausgebaut wird, wenn es so weitergeht. Wir haben ja einen Antrag der SP in der Budgetdebatte auf Aufstockung gehabt. Der wurde dann abgelehnt mit klarer Mehrheit. Aber die Grundversorgung im ländlichen Raum ist in der Strategie meiner Meinung nach gefährdet. Inzwischen funktioniert die ausserparlamentarische Opposition, Sie haben es vielleicht gehört. In diesen Tagen wird die S-Bahn-Initiative «Im ganzen Kanton halbstündliche Verbindungen» lanciert. Wir könnten jetzt hier werweissen und sagen «Ja, wir warten bis im April, bis wir neue Mehrheiten haben» oder wir warten eben auf die ausserparlamentarische Opposition. Der ZVV könnte sich übrigens überlegen, ob er nicht in Zukunft in Randgebieten einen Rufbus, ähnlich wie in Frauenfeld oder im Wallis, installieren könnte. Das wäre relativ günstig und der Bus fährt nur dann, wenn ihn eine Reisegruppe oder ein einzelner Reisender bestellt. Auch individuelle Lösungen sind ja hier gefordert. Der Public Car der Post ist doch vielerorts möglich, warum nicht im Kanton Zürich!

Speziell positiv hervorzuheben sind die bereitgestellten Gelder für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, den Tiefeinstieg bei den neuen S-Bahnen, die Ticketautomaten werden Menschen mit Sehbehinderungen angepasst und es wird sogar eine Sprachverbindung eingebaut. Mit der angekündigten Vorlage 4379, sie war kürzlich im Versand, werden nun auch die Bahnhöfe an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – ich denke auch an Eltern mit Kinderwagen – angepasst. Auch hier ist der ZVV vorausdenkend und innovativ.

Die Umsetzung dieser Strategie ist aber ein ganz, ganz wichtiger Beitrag des öffentlichen Verkehrs zur Sicherung der Mobilität und zum Erhalt der Standortqualität in diesem Kanton Zürich, des Lebens- und Wirtschaftsraums bei uns. Die SP lehnt sämtliche Minderheitsanträge ab. Stimmen Sie dieser Vorlage zu.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Rahmenkredit. Die Fakten sind Ihnen von der Kommissionspräsidentin bereits ausführlich ausgeführt worden. Wir von der FDP folgen ihren Ausführungen und stimmen mit ihnen überein.

Wir alle hier drin und der ganze Kanton Zürich sind auf funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen, sei es auf der Schiene oder auf der Strasse. Beide sind Hauptträger unserer Mobilität, bei beiden herrscht Nachholbedarf, auch wenn das von der linken Seite nicht immer so gesehen wird. Wir kennen auch die oft geäusserte und gehörte Unzufriedenheit der Strassenseite, aber heute ist nicht der Moment, dieser Unzufriedenheit mit einer Abstrafung des öffentlichen Verkehrs Ausdruck zu geben.

Die FDP wird deshalb dem Rahmenkredit zustimmen und die Minderheitsanträge ablehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Den Stadt-Land-Konflikt orte ich jetzt weniger beim Tram Zürich-West, aber doch eher bei dem, was jetzt folgt. Mit den Sanierungspaketen wurden beim ÖV die Weichen falsch gestellt. Statt eines raschen flächendeckenden Ausbaus, mit dem die aus Klimagründen zwingend nötige Verlagerung vom MIV auf den ÖV realisiert werden könnte, wurde der Sparhebel angezogen. Und was mich in der Landschaft speziell stört, ist, dass wir in der Peripherie zwar immer noch die Steuerzahler erster Klasse sind, aber ZVV-Kunden zweiter oder dritter Klasse. Im Falle der S43 reduziert sich der Komfort der ÖV-Benutzer auf den Stand einer Sardine in der Büchse. Im Sihltal wurde eine künstliche Lücke geschaffen. Nötige punktuelle Verbesserungen wurden aufgeschoben. Beispiele: Seit dem Dezember 2005 ist im Bezirk Meilen die abendliche S-Bahnverbindung ganz nach Zürich ausgerichtet. Die S7 fährt nun zwar ganztags im Halbstundentakt. Dafür gibt es nach 20 Uhr keine direkte Zugverbindung, die die oberen Seegemeinden mit den unteren und die unteren Seegemeinden mit den oberen verbindet. Die S6 wendet nach 20 Uhr vorzeitig im Tiefenbrunnen. Hingegen fährt die S16 abends eine Station weiter, das heisst bis Meilen und nicht nur bis Herrliberg, Feldmeilen. Davon profitieren aber nur die in Meilen wohnhaften Personen. Der Verlust durch das vorzeitige Wenden der S6 kann mit der Verlängerung der S16 nicht wettgemacht werden, denn wer innerhalb

des Bezirks fährt, muss nun abends in Meilen 18 Minuten auf den Anschlusszug seeaufwärts oder seeabwärts warten, wenn er von der S16 auf die S7 umsteigen muss beziehungsweise umgekehrt.

Ein Beispiel aus meinem Wahlkreis: Die S55 brachte uns nun endlich den halbstündlichen Takt mit Umsteigen. So weit, so gut. Für ZVV-Kunden, welche im Verkauf bis 20 Uhr arbeiten – und davon gibt es recht viele – hört dieses Angebot um 20 Uhr auf, das heisst: Statt um 20.37 Uhr gibt es erst um 21.07 Uhr eine Verbindung.

Ein anderes Thema: Behinderte. Es wurde in der Kommission angesprochen, dass verschiedene Bahnhöfe nun behindertengerecht ausgebaut seien, aber das Angebot nicht genutzt wurde. Meine Recherche dazu konnte ich am Küchentisch machen, weil meine Frau eine Ausenwohngruppe des Heims für cerebral Behinderte in Dielsdorf leitet. Der Grund ist einfach: Es sei wiederholt vorgekommen, dass im Hauptbahnhof trotz Voranmeldung niemand mit der Aufladehilfe bereit stand. Wenn Sie wissen, wie schwer ein Elektrorollstuhl ist, dann können Sie sich vorstellen, dass das ganz mühsame Erfahrungen sind. Es sind solche Sachen, die hinter der Forderung stehen, dass punktuelle Verbesserungen rasch und unverzüglich vorzunehmen sind.

Sie werden argumentieren, die Fahrpläne seien schon gemacht, das Budget für dieses Jahr sei beschlossen, die Rollmaterialbeschaffung könne nicht beschleunigt werden, ein Rahmenkredit sei keine Aufgabenverpflichtung, die Gemeinden könnten nicht stärker belastet werden und, und, und. Ich kenne das. Es ist mir alles bekannt. Es ist mir aber auch bekannt, dass wir ein Problem mit der Lufthygiene haben. Es ist mir auch bekannt, dass wir ein Problem mit dem CO₂-Ausstoss haben. Und wenn wir schon ZVV-Kunden zweiter oder dritter Klasse sein sollten, dann müsste man sich vielleicht auch einmal überlegen, ob wir dann einen Steuertarif zweiter oder dritter Klasse bekommen sollten in der Peripherie.

Dieser Antrag ist im Wesentlichen ein Protest dagegen, dass die Weichen falsch gestellt sind. Protestieren Sie mit uns, indem Sie meinen Minderheitsantrag unterstützen und den der SVP ablehnen. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich habe den Präsidenten gefragt, ob ich zu beiden Geschäften sprechen soll. Er hätte die Erlaubnis gegeben, aber ich spreche jetzt nur zum Rahmenkredit.

Die CVP stimmt dem Rahmenkredit zu und lehnt alle Minderheitsanträge ab. Diese Minderheitsanträge entstanden aus einem peinlichen Pingpong nach dem Motto «Wenn du einen Minderheitsantrag stellst, dann stellen wir auch einen». Diese Übung haben wir schon vor vier Jahren erlebt.

Zuerst eine grundsätzliche Überlegung: Es fragt sich, ob die jeweilige Periode für den Rahmenkredit des ZVV nicht verlängert werden sollte. Ich glaube – Sabine Ziegler hat schon darauf hingewiesen –, die Verzögerungsmechanismen, die da spielen, würden durchaus eine Verlängerung des Rahmenkredites zulassen. Im Kantonsrat werden ja dann in allzu kurzen Abständen meist alte Mühlen gedreht; das haben wir auch heute erlebt. Ich möchte deshalb nicht wiederholen, was ich bereits früher ausgeführt habe, nur dies: Die Geschichte des ZVV ist eine Erfolgsgeschichte. Mit wenig mehr Geld der Gemeinden und des Kantons werden immer mehr – deutlich mehr – Leistungen erbracht. Die CVP steht auch zu den Mehreinnahmen dank Tarifierhöhung. Ich habe schon mehrmals ausgeführt, dass Verkehr, auch öffentlicher Verkehr, aus siedlungspolitischen Gründen nicht zu billig sein darf. Gewiss, zuerst wäre eine Verteuerung des MIV gefragt, aber da liegen ja die Kompetenzen vor allem beim Bund.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zur Frage, weshalb diese beiden Vorlagen so traktandiert sind, wie wir sie jetzt behandeln, Folgendes: Die beiden Vorlagen haben je eine Nummer, die eine ist 34, die andere ist 35. Das Datum des Beschlusses ist der gleiche Tag. Wir haben diese Nummerierung beibehalten. Zweitens: Bei der einen Vorlage, derjenigen, die wir jetzt behandeln, handelt es sich um den Rahmenkredit für 2007 und 2008. Das Jahr 2007 ist bereits schon wieder zwei Monate alt. Bei der nächsten Vorlage geht es um die langfristige Angebotsplanung. Das hat mit dem laufenden und dem nächsten Jahr nichts zu tun.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich wollte eigentlich auch zu beiden Vorlagen gemeinsam sprechen; nun mache ich es auch aufgeteilt. Vielleicht etwas Grundsätzliches am Anfang, es bringt ja nichts, wenn ich alles wiederhole, wenn ich die Zahlen wiederhole. Aber ich kann generell sagen: Wir werden dem Rahmenkredit geschlossen zustimmen. Aber zuerst verteile ich gern etwas Blumen, wie das zum Teil schon gemacht wurde.

Der Kanton Zürich hat mit seiner einzigartigen Organisationsstruktur und den ausgezeichneten Fachleuten beim ZVV Ausstrahlung weit über die Landesgrenzen hinaus. Der ZVV ist auch seit Jahren ein unbestritten geschickt agierender Verhandlungspartner gegenüber dem Bund und vertritt unsere Zürcher Anliegen bei den SBB vorzüglich. Dies sagte mir der Fahrplanchef der SBB erst gerade vor kurzem. Andere Kantone rund um uns herum sind neidisch auf uns, weil wir wirklich gut vertreten sind und weil die Arbeit für uns im öffentlichen Verkehr sehr gut gemacht wird. Das darf man hier auch einmal ausdrücklich sagen.

Nun nur noch zu den Minderheitsanträgen. Mir sind ja schier die Tränen gekommen, als Ernst Brunner gejamert hat, dass die linke Seite zuerst gefordert hat, dass man aufstockt, und sie dann gekommen sind und halt gekürzt haben. Es ist doch die alte Leier, die ich bald nicht mehr hören mag: Jedes Mal nach zwei Jahren, wenn es darum geht, den Kredit zu sprechen, kommt dieser Kürzungsantrag. Und da muss ich doch viel eher der SVP ins Gewissen reden und ihr einmal mehr sagen, dass es doch nicht darum geht, dass wir beim ÖV einseitig kürzen und den MIV aufstocken. Wir brauchen beides, den MIV und den ÖV, und wir müssen zusammenarbeiten, um die Ziele zu erreichen, um unseren Kanton auch weiterhin gut zu erschliessen und den Menschen eine grösstmögliche Mobilität zu garantieren.

Peter Weber (Grüne, Wald): Die marginale Erhöhung des Rahmenkredites um 9 Millionen Franken, wie Kollega Robert Brunner zu meiner Linken mit seinem Minderheitsantrag dies einfordert, ist sinnvoll. Damit können eben kurzfristige und nötige Verbesserungen zu Gunsten der Fahrgäste sichergestellt werden. Sie fragen sich: Wo denn? Ich kann Ihnen die Antwort klar geben. Die S43 Rüti–Wald–Rüti als Shuttlebetrieb einzustellen, ergibt zwar minimale Einsparungen in der Betriebsrechnung, aber maximale Einbussen betreffend Fahrkomfort für die Busreisenden. Warum? In Wald fehlt für die Reisenden eine angemessene wettergeschützte Wartefläche. Stehend die fünf Kilometer lange kurvenreiche Fahrt durchs Gruntal täglich zweimal dank Haltegriffen zu überstehen, ist nicht jeder Frau oder jedermanns Sache. Das Gruntal mit den ewigen Bauarbeiten an der kantonalen HVS ergibt Wartezeiten auch für die Gelenkbusse – wie heute Morgen. Der Widerwille gegen die wenig ökologische Lösung, bei der Bahnleistungen von der Schiene auf die parallel verlaufende Strasse

seit 9. Dezember 2006 verlegt wurden, erreicht zurzeit den Höhepunkt. Busreisende, als früher überzeugte Bahnfahrer, steigen aufs Auto um oder ein, was nicht die Absicht oder das Ziel war. Die Lage ist kritisch. Zurzeit, das heisst heute um 17 Uhr, besprechen der Gemeinderat Wald und die oberste Führungsscrew des ZVV – eben sass sie noch dort oben (*auf der Tribüne*) – die Sachlage und suchen nach Lösungen, welche bis zur mittelfristigen Einführung einer halbstündlichen Bedienung der Bahnstationen der S26 die Lage entschärfen. Konkret heisst das für mich: Für die kurzfristige Lösung genügt ein Teil der geforderten 9 Millionen Franken, das heisst zurück zum Shuttlebetrieb mit der S43.

Weitere punktuelle Verbesserungen des Wartekomforts für die Benutzer des ÖV können mit einem Teil der geforderten 9 Millionen Franken kurzfristig für Provisorien investiert werden.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung des Minderheitsantrags von Robert Brunner.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist nicht mein Anliegen, hier in die Details des Fahrplans zu steigen. Vielmehr möchte ich nur kurz einen Überblick über den Rahmenkredit geben. Der Rahmenkredit 2007/2008 liegt um 25 Millionen Franken höher als der Rahmenkredit 2005/2006. Das entspricht der Mehrbelastung aus der NFA, die 2008 wirksam wird. Ohne die NFA wäre der Rahmenkredit auf dem gleichen Niveau geblieben. Es hätte also trotz der besseren Leistungen keine Erhöhung des Rahmenkredits stattgefunden. Die positive ist vor allem auf die erfreuliche Ertragsentwicklung zurückzuführen. Diese wird zwar auch dazu führen, dass der Rahmenkredit 2005/2006 besser abschliessen wird als geplant – Gott sei Dank besser abschliessen wird als geplant –, mit dem Fahrplan 2007/2008 wurde aber im Einklang mit der vom Kantonsrat verabschiedeten Strategie 2007 bis 2010 für den ZVV das Angebot insgesamt ausgebaut, obwohl auch einzelne Leistungen zurückgenommen wurden; diejenigen Leistungen aber, für die wir die Verantwortung tragen können, weil sie einen sehr schlechten, wirklich sehr schlechten Kostendeckungsgrad hatten. Die zusätzlichen Angebote haben eine Mehrbelastung des Rahmenkredits von rund 14 Millionen Franken pro Jahr, also insgesamt 28 Millionen Franken zur Folge. Zudem steigen die Kapitalkosten, insbesondere auf Grund der Fahrzeugbeschaffung für Schiene und Strasse verhältnismässig stark an. Auf Grund dieser Entwicklung ist es nicht möglich,

die Kostenunterdeckung ohne die NFA auf 300 Millionen Franken zu plafonieren. Dies hätte tatsächlich eine massive Leistungsreduktion zur Folge, die meiner Meinung nach nicht mehr verantwortet werden könnte. Eine Aufstockung des Kredits ist auf der andern Seite weder aus verkehrspolitischer noch aus finanzpolitischer Sicht gerechtfertigt. Die Aufträge aus den Sparprogrammen 04 und 06 sind vom ZVV für die Jahre 2007 und 2008 vollumfänglich umgesetzt worden und es gibt keine Gründe, den öffentlichen Verkehr im Nachhinein wieder davon auszunehmen. Ich stehe dafür ein, dass auch im ZVV die Sparvorhaben umgesetzt werden.

Ich bedanke mich für eine Zustimmung zum Rahmenkredit des ZVV.

Eintreten ist beschlossen,

nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Zu Ziffer I liegen zwei Minderheitsanträge vor. Diese beiden Minderheitsanträge werden gemeinsam behandelt und in der Abstimmung einander gegenübergestellt. In der zweiten Abstimmung stellen wir fest, ob der obsiegende Minderheitsantrag eine Mehrheit erreicht.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Ernst Brunner, Hanspeter Haug, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

I. Für die Kalenderjahre 2007 und 2008 (Fahrplanperiode 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008) wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 626'000'000 bewilligt.

Minderheitsantrag Robert Brunner:

I. Für die Kalenderjahre 2007 und 2008 (Fahrplanperiode 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008) wird dem Zürcher Verkehrs-

bund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 683'900'000 bewilligt.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der ZVV-Rahmenkredit beinhaltet immer politische Forderungen, politische Wünsche, politische Anträge. Die SVP-Kommissionsmitglieder haben in der ersten Sitzung zum Rahmenkredit und zu den Grundsätzen des ZVV schon ihre grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage bekundet. Verzögerungen haben nur SP und Grüne mit ihren Anträgen verursacht. Der ZVV erbringt hervorragende Dienstleistungen, und die Qualität der Vorlagen widerspiegelt dies auch. Wir müssen hier zuerst dem ZVV danken. Seit Jahren stimmt beim ZVV das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Führung bewegt sich sicher auf politischem Parkett und besitzt ein gutes Auge, um zwischen Wünschbarem und Machbarem zu unterscheiden. Der ZVV hat die Sanierungsmassnahmen und Kostenreduktionen umgesetzt und er hat immer die politischen Vorgaben eingehalten. Der ZVV erledigt seine Arbeit sehr gut.

Unser Minderheitsantrag fordert nun die Fortschreibung dieser Erfolgsgeschichte. Seit 1996 hat der ZVV nie mehr als 300 Millionen Franken pro Jahr Betriebsdefizit geschrieben. Ergänzt mit den 26 Millionen Franken für die NFA für 2008 ergibt sich die Summe von 626 Millionen Franken des Minderheitsantrags. Wir wissen, dass der ZVV auch diese Vorgabe erreichen könnte. Wir wissen auch, dass Sie der SVP im Wahlkampf ein ÖV-feindliches Etikett verpassen möchten. Wir wissen, dass der ZVV hervorragend geführt wird und sehr gute Dienstleistungen erbringt. In diesem Wissen

ziehen wir den Minderheitsantrag zurück.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort zum zweiten Minderheitsantrag hat Robert Brunner, Steinmaur.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich verzichte.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Halten Sie den Antrag aufrecht?

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ja, ich halte den Antrag aufrecht, aber ich habe schon dazu gesprochen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Also ich spüre jetzt Morgenröte bei der SVP, denn ich wollte sagen, wir hörten wieder die alte CVP – Entschuldigung! – die alte CD der SVP, die unheimlich kratzt und die man eigentlich dem Papierkorb übergeben müsste. Es ist alle Jahre das Gleiche: Sie schiessen sich auf den ZVV ein. Ich bin jetzt froh, dass Sie den Antrag zurückgezogen haben, denn ich hätte hier ein ganz böses, fast persönliches Votum. Aber ich kann jetzt auch darauf verzichten. Wirklich Morgenröte am Firmament der SVP punkto ZVV! Ich bin ganz froh.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Morgenröte zuliebe verzichte auch ich auf mein Votum. Besten Dank. (*Heiterkeit.*)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Minderheitsantrag von Lorenz Habicher ist zurückgezogen. Wir stimmen ab über den Minderheitsantrag von Robert Brunner.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Robert Brunner mit 113 : 12 Stimmen ab.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

14182

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 148 : 0 Stimmen, der Vorlage [4334a](#) zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

17. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006 und geänderter Antrag der KEVU vom 12. Dezember 2006 [4335a](#)

Sabine Ziegler (SP, Zürich), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Morgenröte muss auch noch irgendwie ein Tag folgen, und der Tag hat auch mit Realitäten, mit einer Vision und auch mit sinnvoll ausbalancierten Grundsätzen für die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr zu tun. Diesmal bin ich fast geneigt zu sagen «Nicht viel Neues unter der Sonne», wenn die Sonne aufgegangen ist, respektive «Nicht viel Neues auf der Schiene oder auf der Busspur», sind wir doch schon fast ein wenig durch Highlights – ich denke an die neue Durchmesserlinie, die Glattalbahn oder die dritte Teilergänzung – verwöhnt.

Das tut dem Programm aber Unrecht. Es führt auf solide Art und Weise die bewährte Politik des ZVV im öffentlichen Verkehr fort, welche so zentral für den Standort Zürich und die Wirtschaft ist und zur Prosperität des Kantons Zürich beiträgt. Die Strategie stützt sich auf die Forderungen des Gesamtverkehrskonzepts über den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, nach der der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrszuwachses zu übernehmen hat.

Zum konkreten Programm. Es ist schon so, bevor die Durchmesserlinie steht und den überlasteten Knoten HB Zürich entlastet, sind auf der S-Bahn keine grossen Angebotsausbauten mehr möglich, zumin-

dest nicht in den Hauptverkehrszeiten. Verbesserungen sind allenfalls zu den Randzeiten und durch die kontinuierliche und auch sehr nötige Anpassung des Rollmaterials möglich. Ergänzungen im Sinne einer Entschärfung der Kapazitätsengpässe gibt es dann, zeitlich abgestimmt mit der Eröffnung der Durchmesserlinie, mit der so genannten vierten Teilergänzung in der Peripherie. Davon, muss man sagen, war in der emotionalen Auslegeordnung von Robert Brunner auch zu spüren und das werden auch Antworten auf diese peripheren oder Tangentialthemen werden. Namentlich geht es dabei um die Verlängerung vom Flughafen nach Schaffhausen, um Angebotsverdichtungen im Wehntal, Furttal, Unterland sowie in Richtung Pfäffikon Zürich und am rechten Seeufer. Daneben soll es folgende direkte Linien geben: Glatttal–Limmattal, linkes Seeufer–Glatttal, Knonaueramt–Glatttal und Durchverbindungen nach Winterthur. Ausgebaut werden auch das Nachtnetz und das Busangebot. Dazu kommen – das Thema von vorher – das Tram Zürich-West und die Glatttalbahn.

Die Mehrheit der KEVU beantragt zudem, auch das Busangebot zwischen den Siedlungsschwerpunkten zu festigen, und zwar nicht nur in den Agglomerationen und Städten verdichten. Verlangt wird nicht die Erschliessung des letzten Weilers per Bus, sondern eine offensive Strategie auch im zweiten Agglomerationsgürtel. Dort gibt es grössere Siedlungsgebiete, welche nicht einmal durch einen Ortsbus erschlossen werden. Die Mehrheit der KEVU wünscht, dass die oft aus finanziellen Gründen sehr passive Haltung vieler Gemeinden ein wenig aufgerüttelt wird. Beantragen wir Buslinien, bevor die Zweitwagen der Familien angeschafft sind! Eine Minderheit lehnt das ab und bleibt bei der ursprünglichen Formulierung der Regierung.

Zu reden gab auch zu Recht die starke Auslastung des öffentlichen Verkehrs. Einerseits ist das Wachstum auf der S-Bahn, welches nun seit Beginn auf 116 Prozent steht, sehr erfreulich. Andererseits ist das Gedränge gross und der Fahrkomfort wird geringer. Einen konkreten Antrag haben wir aber erst wieder beim Thema «periodische Preisanpassungen». Eine Minderheit der Kommission wehrt sich gegen den Automatismus bei Preisanpassungen und schlägt vor, dass solche zumindest nur in Absprache mit den andern Leistungsanbietern, insbesondere der SBB, vorgenommen werden. Die Mehrheit lehnt diese Koppelung an andere Leistungsanbieter ab, da der ZVV bisher bei seinen Aufschlägen Mass gehalten und das finanzielle Wohl der Zürcherinnen und Zürcher genügend im Auge behalten hat.

Gewiss könnte man noch viel Wichtiges zu diesem grundlegenden Geschäft sagen, wir haben aber freie Debatte beschlossen, so dass die KEVU-Präsidentin nur die Grundzüge zu erläutern braucht und dann der Ring freigegeben wird. Bevor ich das tue, empfehle ich Ihnen im Namen der vorberatenden Kommission, die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr wie beantragt zu beschliessen.

Ernst Brunner (Illnau-Effretikon): Mit der vorliegenden Strategie für die Jahre 2009 bis 2012 wird das Rad ja nicht grundsätzlich neu erfunden. Viele Sachen konnten aus früheren Papieren eins zu eins übernommen werden, andere wurden den neuen Bedürfnissen angepasst. Ich kann es nicht unterlassen, hier nochmals auf die hervorragende Präsentation in der KEVU hinzuweisen, die sehr viele Fragen, fast alle Fragen gar nicht erst aufkommen liess. Dafür gebührt dem ZVV unser Dank. Die Strategie 2009 bis 2012 baut auf den Vorgaben dem Gesamtverkehrskonzept der Regierung auf und geht davon aus, dass die Durchmesserlinie in einer ersten Etappe bis 2013 gebaut und bis 2015 fertig gebaut wird; hoffen wir es. Zu den einzelnen Punkten:

Erstens: Ziele. Mit den Zielen sind wir weitgehend einverstanden. Im Punkt b) wird von Angebotsanpassungen geschrieben. Darunter verstehen wir auch, dass das Angebot dort abgebaut wird, wo kein genügendes Marktpotenzial vorhanden ist. Anpassen geschieht also nach oben und nach unten, mindestens in unserem Verständnis. Im Punkt d) sehen wir keinen Freibrief für ungebremses Ausgabenwachstum. Das bessere Angebot hat sich vor allem in erhöhten Fahrpreisen niederschlagen und soll nicht die Staatsquote erhöhen.

Punkt 2, Stossrichtungen, a) Angebotsanpassungen: Diese Aussagen können wir weitgehend mittragen. In Punkt 3 hat sich die Vereinigung der linken Verkehrsplaner wieder einmal durchgesetzt und einen überflüssigen Satz angefügt. Darüber aber mehr denn von meinem Ratskollegen Lorenz Habicher in der Detailberatung. Zum Punkt 4, Nacht-netz, machen wir weiterhin die Faust im Sack, denn die ganze Übung entspricht vor allem in gesellschaftspolitischer Hinsicht nach wie vor nicht unseren Vorstellungen. b) Dienstleistungen: Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Bemühungen zur Verbesserung von Pünktlichkeit, Anschlussqualität, Sicherheit und Sauberkeit weiterhin grosse Priorität haben. Die Strafe wegen zu wenig Pünktlichkeit, die die SBB bezahlen mussten, wird hier ebenfalls für Ordnung

sorgen. Der Punkt 4 heisst, der Zugang und die Nutzung des ZVV-Netzes für ältere Menschen wird erleichtert. Das ist sicher zu begrüessen. Es gilt aber natürlich für alle Menschen, die mit irgendeiner Behinderung leben müssen. Und notabene noch lange nicht alle älteren Menschen sind auch gebrechlich und auf solche Erleichterungen angewiesen; wir nehmen sie aber gerne entgegen. Punkt d) entspricht genau unseren Vorstellungen, dass Angebotserweiterungen direkt Auswirkungen auf die Fahrpreise haben sollen. Lehnen Sie bitte den Minderheitsantrag der linken und grünen Verkehrsplaner ab. Zum Punkt f) Behindertengleichstellungsgesetz liegt in der Zwischenzeit ein Kreditantrag der Regierung vor, den wir dann zu gegebener Zeit prüfen werden.

Zu Ziffer römisch 2, nationaler und internationaler Verkehr: Diese Aussagen betrachten wir weitgehend als Lippenbekenntnisse, die zwar eine Viertelseite füllen, aber relativ wenig aussagen.

Römisch 3. Langfristige Angebotsplanung: Den hier gemachten Aussagen können wir uns anschliessen, behalten uns aber vor, allfällig uns vorgelegte Projekte auch wieder kritisch zu betrachten. In diesem Zusammenhang sei mir die folgende Feststellung erlaubt: Auch wenn wir den öffentlichen Verkehr immer wieder kritisch hinterfragen, anerkennen wir einmal gefasste Beschlüsse. Dies ganz im Gegensatz zum Beispiel zu den Gegnern des Zusammenschlusses der Oberlandautobahn, die heute noch Gift und Galle gegen das Objekt speien und keine Gelegenheit auslassen, das Projekt zu verzögern, wo immer dies möglich ist.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher zuzustimmen, den Minderheitsantrag von Marcel Burllet abzulehnen und in der Schlussabstimmung der Vorlage 4335a zuzustimmen. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Jetzt können wir ja doppelt aufatmen, nicht nur nach der Morgenröte, sondern auch weil die eidgenössischen Räte in der Herbstsession den Durchgangsbahnhof zugesichert haben. Für uns in der KEVU ist damit ein ganz schwerer Stein vom Herzen gefallen – und ich glaube, auch bei Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer. Ohne dieses Bauvorhaben wäre nämlich die Strategie 2007 bis 2012 in einigen Bereichen auf Eis gelegt worden, zumindest in den Hauptverkehrszeiten. 2013 soll ja jetzt die erste Etappe gesichert sein und 2015 die ganze Linie in Betrieb genommen werden. Ich habe es

bereits ausgeführt, die Nachfrage nach ÖV-Leistungen steigt immer noch. Das Gedränge wird grösser und der Komfort nimmt ab. Das können Sie vielleicht nicht so gut beurteilen, weil Sie alle erste Klasse fahren; ich bin ja schon einmal mit Ihnen in diesem Clinch gewesen. Wenn man zweite Klasse fährt, erlebt man das jeden Tag. Halten wir fest: Der Ausbau der S-Bahn hat die Strassen an der Grenze der Stadt Zürich massiv entlastet. Das wissen Sie vielleicht gar nicht von der andern Ratsseite. Wenn Sie nämlich den öffentlichen Verkehr fördern, haben Sie nachher mehr Platz für die KMU und für Ihre wichtigen Transporte auf den Staatsstrassen. Die Gesamtmobilität wird zwischen 2009 und 2012 – man kann das als Grundgesetz hinnehmen – weiterhin ansteigen. Die Hälfte davon, das haben wir gehört, etwa 20 Prozent, soll durch den ÖV übernommen werden. Früher war die Diskussion 10 oder 15 Prozent. Das hat sich zum Glück überholt, die KEVU hat ja diese Anträge bei der vorletzten Strategie gestellt und so liegen wir jetzt richtig. In der Strategie sind deshalb neben der Durchmesserlinie, der vierten Teilergänzung ebenso das Tram Zürich-West, das wir jetzt hoffentlich durchgewinkt haben, die Glattalbahn und der Ausbau des Bus- und Nachtnetzes erwähnt. Wichtig ist auch, dass an Personen mit Mobilitätseinschränkungen gedacht wird. Das Gleichstellungsgesetz wird schrittweise umgesetzt; ich wiederhole mich da: für die SP zu wenig schnell. Sie erinnern sich an unseren Antrag in der Budgetdebatte, wir wollten die Bahnhöfe mit rund 10 Millionen Franken jedes Jahr schneller ausbauen und ans Gleichstellungsgesetz anpassen. Vieles ist hier eben Bundessache, man kann hier lamentieren, wie man will. Und Sie können dann wieder die nächste Parlamentarische Initiative verfluchen, die an den Bund geht. Aber zum Beispiel «MobilPlus» kann man vermutlich nicht im vorgesehenen Umfang umsetzen. Das ist einfach eine Katastrophe! Und die SBB klemmen mit den Finanzen; das ist ein ganz klarer Hintergrund. Ich freue mich, dass nun Zugang und Nutzung des ÖV für ältere Menschen Eingang in die Stossrichtungen gefunden haben. Das ist nur logisch, denn wir werden alle älter und haben wahrscheinlich immer mehr auch Mühe beim Einsteigen in die S-Bahn.

Wer den Text ganz kritisch liest, hört das Gras wachsen. Zum Beispiel auf Seite 4 heisst es: «Im bestehenden Bus- und Tramnetz werden unwirtschaftliche Leistungen abgebaut.» Bedeutet dies eine Gefährdung des Grundtaktes ausserhalb der Zentren? Dagegen würden wir uns wehren – mit Vehemenz! Die NFA und die Angebotsanpassungen

bewirken eine höhere Kostenunterdeckung. Fazit, ich wiederhole mich auch hier: Die Umsetzung dieser ZVV-Strategie ist ein sehr wichtiger Beitrag des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich zur Sicherung der Mobilität – sie nimmt eben leider immer wieder zu – und der guten Standortqualität bei uns.

Stimmen Sie zu! Auf die Minderheitsanträge komme ich dann später zu sprechen.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Wir haben schon in der Verkehrsrichtplan-Debatte davon Kenntnis nehmen dürfen, dass nicht zuletzt dank innovativen freisinnigen Regierungsräten der öffentliche Verkehr zum Blühen gekommen ist, dass wir heute dank dem weitsichtigen Handeln von alt-Regierungsrat Hans Künzi die Superlative ZVV haben. Wir wissen auch, dass damals Regierungsrat Hans Künzi darauf hoffte, dass die Bevölkerung auf den öffentlichen Verkehr umsteigt und dass der Wunsch von Hans Künzi im blühenden ZVV verwirklicht worden ist, auch weil die Bevölkerung die wichtigen Projekte des öffentlichen Verkehrs immer mitgetragen hat. Über 300'000 Pendlerinnen und Pendler strömen täglich mit Zug, Bus und Tram in die Stadt Zürich. Es ist unvorstellbar, wie das gehen sollte ohne einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr. Das kann nicht in grossen Würfeln oder gar Visionen geschehen. Es muss sorgfältig weiterentwickelt und der Nachholbedarf realisiert werden wie zum Beispiel beim Nachtangebot. Und so ist auch die heutige Vorlage ein massvolles und sorgfältig etappiertes Investitionsprogramm des Zürcher Verkehrsverbundes.

Die wissenschaftliche und professionelle Einschätzung der Verkehrsplaner ist eindeutig. Es ist davon auszugehen, dass die Gesamtmobilität zwischen 2009 und 2012 weiter ansteigen wird. Ihre Strategie stützt sich auf die Forderung der Gesamtverkehrskonzeption über den wesensgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln, nach dem der öffentliche Verkehr auch mindestens die Hälfte des künftigen Verkehrszuwachses zu übernehmen hat. Was wollen denn die Grundsätze? Sie wollen mit der vierten Teilergänzung die bekannten Kapazitätsengpässe der S-Bahn entschärfen. Die Glattalbahn soll das Entwicklungsgebiet der Glattalstadt stärken, die Erschliessung von Aussenwachen soll durch die Aufwertung von Buskorridoren erhalten werden und das Nachtangebot wird weiterentwickelt, muss aber kostendeckend betrieben werden. Die Diskussionen in der Kommission haben gezeigt, dass

die Grundsätze, wie wir es vom ZVV gewohnt sind, wohl überlegt sind und sich auch, wie oben gesagt, in die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons einfügen.

Die FDP wird also den Grundsätzen zustimmen, so wie wir sie in der Kommissionsarbeit beschlossen haben. Wir stimmen dem Minderheitsantrag von Lorenz Habicher zu und lehnen den Minderheitsantrag von Marcel Burlet ab. Ich danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ernst Brunner, ich bin nicht Verkehrsplaner, ich bin Obstverwerter. Sie wissen vielleicht, die Frucht vom Baum der Erkenntnis ist ein Apfel. Von daher kann ich doch auch bei den Verkehrsplänen ein bisschen mitreden, aber planen tue ich nicht selber.

In den Grundsätzen wird mit einem Nachfragezuwachs von 20 Prozent bis ins Jahr 2012 gerechnet, hochgerechnet vom Basisjahr 2004. Das ist ein Wachstum von etwa 2 Prozent pro Jahr, und wir haben Bedenken, ob dieses Wachstum nicht unterschätzt wird. Wir haben zweitens Zweifel daran, ob das Potenzial insbesondere im Freizeitverkehr genügend ausgeschöpft wird. Die Ziele sind aber insgesamt derart allgemein formuliert in den Grundsätzen, dass wir mit diesen Formulierungen leben können. Und es ist klar, wir haben sehr grosse Brocken vor uns, ehrgeizige Brocken; das muss auch zuerst noch bewältigt werden.

Wir hatten nun eine lange Debatte zum Verkehrsrichtplan. Wir hatten diverse Diskussionen zu den Tangentiallinien auch auf dem Land. Dabei müssen wir feststellen, dass man sich je länger je mehr auf den Verkehr in den Agglomerationen konzentriert. Es ist völlig richtig, dass man dort Prioritäten setzt. Ausserhalb dieser Agglomerationen will sich der ZVV in Zukunft aber eher passiv verhalten und – ich sage es ein bisschen zugespitzt – sich darauf beschränken, allfällige Fahrplanbegehren zu entmutigen. Wir sind dezidiert der Meinung, dass es für den ZVV insbesondere auch im Freizeitverkehr erhebliches Wachstumspotenzial hat, das aktiv bearbeitet werden soll. Ebenfalls sind die Potenziale in den Tangenten aufmerksam abzuklären; hier ist aktives Tun gefragt und nicht passives Entgegennehmen von Fahrplanbegehren. Selbstverständlich ist es so, dass wir für den ÖV die Priorität dort verstärken, wo die Siedlungsdichte hoch ist. Es gibt aber auch ausserhalb dieser Agglomerationen eine Siedlungsentwicklung und wir reden hier nicht von Vorderbetswil, sondern von Gemeinden

wie zum Beispiel der Stadt Bülach. Wir bleiben dabei, auf dem Land muss der Verkehrszuwachs zu mindestens 50 Prozent vom ÖV abgenommen werden.

Wir bitten Sie, den Minderheitsantrag der SVP abzulehnen und den Minderheitsantrag von Marcel Burlet, der eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist, anzunehmen. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Eine Zahl in der Erfolgsgeschichte des ZVV sollte uns zu denken geben, nämlich die Nachfragesteigerung von 20 Prozent bis zum Jahr 2012. 20 Prozent sind eher zu tief als zu hoch gegriffen. Diese Nachfragesteigerung ist ein doppelter Indikator, ein positiver und ein negativer. Zum einen widerspiegelt diese Zahl eine steigende Vernunft und Verantwortung jener Pendler, die auf den ÖV umsteigen; vielleicht auch wegen des Leidensdrucks im Stau. Zum andern widerspiegelt die Nachfragesteigerung eine anhaltende disperse Siedlungsentwicklung. Die Distanzen zwischen Arbeiten und Wohnen und Freizeit und Einkauf wachsen weiterhin. Und je entfernter die Pendler wohnen, umso leichter finden sie einen Platz im Zug nach Zürich. Das führt zu einer ähnlichen Diskriminierung der Zürcher wie beim Individualverkehr beim Tropfenzählersystem im Limmattal.

Und damit bin ich bei den ÖV-Engpässen. Der ZVV kann die Nachfrage in der «rush-hour» gar nicht mehr optimal erfüllen, weil alte Engpässe nur mit Verzögerung behoben werden. Eigentlich müssten die SBB dem ZVV nicht bloss die Verspätungen entschädigen, sondern auch die Blockierung von Angebotssteigerungen im S-Bahnverkehr, weil auf den gemeinsamen Trasseen Prioritäten gelten, die die S-Bahn krass benachteiligen. Der Engpass Zürich wird zwar mit der Durchmesserlinie bald behoben, auch wenn die Finanzierung noch nicht vollständig geregelt ist. Ich musste aber dreimal leer schlucken, als ich in der NZZ las, dass ein Bahnexperte die Durchmesserlinie nur dem S-Bahnverkehr vorbehalten möchte. Gerade weil sinnvollerweise auch Fernverkehr durch den Bahnhof Löwenstrasse geführt werden wird, leistet der Bund Beiträge. Früher oder später sind weitere Bundesbeiträge aus dem FinÖV-Fonds und aus dem ZEB-Topf (*Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur*) zu erwarten. Eine Durchmesserlinie nur für den S-Bahnverkehr müsste der Kanton zum grössten Teil selber finanzieren – ausser über einen allfälligen unsicheren zweiten Bundestopf für den Agglomerationsverkehr.

Der zweite leistungshemmende Engpass, der die S-Bahn und den gesamten öffentlichen Verkehr im Osten diskriminiert, ist jener zwischen Oerlikon und Winterthur. Ich begreife den Regierungsrat nicht, dass er sich in der Antwort auf eine Anfrage (178/2006) letztes Jahr gegen den raschen Bau eines durchgehenden dritten Gleises zwischen Effretikon und Winterthur-Töss ausspricht, das denkbar schlechteste Signal an den Bund. Eine Kapazitätsverbesserung, wenigstens eine erste Etappe im Raum Effretikon sollte unbedingt bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich fertig gestellt sein. Vielleicht hilft da nur noch eine Volksinitiative zu Gunsten einer Vorfinanzierung; gewisse Töne hat man ja schon gehört.

Ich möchte den Finger noch auf einen weiteren Punkt legen. Jede Verkehrsunternehmung müsste ihr besonderes Augenmerk auf das schwächste Glied in der Transportkette der ÖV-Kunden richten. Und dieses Glied in der Transportkette der ÖV-Kunden liegt zunehmend in der Verknüpfung der Bahn mit dem Feinverteiler Bus oder Tram. Da herrschen bereits heute unzumutbare Fahrgastströme. Bereits vorgeschlagene Massnahmen genügen nicht. In den Hauptbahnhöfen Winterthur und Zürich ist das Fussgängerchaos absehbar.

Prophylaktisch noch etwas zur Halbstundentaktinitiative und zu Marcel Burlet. Mit dieser Initiative, mit einem flächendeckenden Halbstundentakt würden in nachfrageschwachen Gebieten Gelder gebunden, die in nachfragestarken Gebieten fehlen würden.

Noch etwas zu den Minderheitsanträgen. Die CVP lehnt sie ab. Der eine stellt eine Wortklauberei dar, der andere schränkt die Handlungsfreiheit des ZVV ein.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Der ÖV ist in verschiedenen Bereichen an seine Kapazitätsgrenzen gestossen. Dies bedingt unter anderem die schnelle Verwirklichung der Durchmesserlinie, nachdem sie eben beim Bund durchgekommen ist. Auch der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse ist unbedingt nötig und die wichtigen Anpassungen im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn müssten auch drankommen. Aber auch der weitere Ausbau der Stadtbahn und des Busangebotes in und ausserhalb der Agglomeration ist dringend. Ergänzend zu dem, was Willy Germann gesagt hat, kann man sicher noch beifügen: Mit der ZEB vom Bund ist der Engpass zwischen Winterthur und Oerlikon drin. Da wird einiges gemacht; vielleicht nicht so, wie wir uns das genau vorgestellt haben. Ich bin aber zuversichtlich,

dass dieser Engpass gut angegangen wird und dass er behoben wird innert nützlicher Frist. Was aber im ZEB fehlt, ist der Zimmerbergtunnel. Das ist auch ein dringendes Projekt und dafür muss der Kanton Zürich einstehen, damit möglichst schnell dieser weitere Ausbau des Basistunnels kommt für einen guten Anschluss in die Innerschweiz.

Die Nachfrage beim ÖV ist in den letzten fünf Jahren – das wurde schon gesagt – um 14 Prozent gewachsen. Auch die Tarifierhöhung von 2004 hat diesen positiven Trend nicht gebrochen, was auf eine gute Kundenbindung hinweist. Der stärkste Zuwachs fand auf längeren Verbindungen statt.

Ich führe nichts weiter aus, was schon gesagt wurde, und komme darum nur noch zu den Minderheitsanträgen. Wir lehnen den Minderheitsantrag von SVP und FDP ab und sind der Meinung, dass es berechtigt ist, dass auf das Busangebot zwischen Siedlungsschwerpunkten zu verzichten ist. Aber auch den anderen Minderheitsantrag lehnen wir ab. Wir sind der Meinung, dass Tarifierhöhungen besser in kleinen Schritten, so wie es der ZVV bisher gemacht hat, ohne Absprache mit den andern Verkehrsträgern gemacht werden sollen. Das hat sich bewährt.

Thomas Weibel (GLP, Horgen): Wir Grünliberalen haben immer auf die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem hingewiesen. Die vorgeschlagenen Grundsätze markieren deshalb aus unserer Sicht kleine notwendige Schritte für die Ausweitung des ÖV-Angebotes. Wir werden die Minderheitsanträge der SVP, die die Schritte noch weiter verkleinern wollen, nicht unterstützen. Die ÖV-Infrastruktur weist an verschiedenen Stellen keine Reserven mehr für künftige Entwicklungen des Angebotes auf. Die Verknüpfung der Ziele für den nationalen und internationalen ÖV mit denjenigen für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr ist äusserst wichtig. Beispielsweise sind nur mit dem Bau des Zimmerbergtunnels für den Fernverkehr weitere Verbesserungen für die Pendler am linken Zürichseeufer möglich. Denken Sie auch zurück an die Verkehrsrichtplan-Debatte. Der ÖV soll mindestens 50 Prozent des Mehrverkehrs aufnehmen. Eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist also unbestritten notwendig.

Aber nicht nur die Infrastruktur muss stimmen, entscheidend für die Akzeptanz bei der Kundschaft sind Leistung und Komfort der gesamten Transportkette, beispielsweise für die Pendler von zu Hause bis

zum Arbeitsplatz. Ein auf aktueller Technologie basierendes Fahrgastinformationssystem ist zwingend notwendig. Viele Reisende sind sich aus dem Ausland präzise und aktuelle Informationen vor und während der ÖV-Reise gewohnt. Aus Sicht der Kunden nützt es auch nichts, wenn die SBB infolge von nicht erfüllten vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitsstandards Millionenentschädigungen bezahlen muss. Die anschliessenden Transportkettenelemente können nämlich die Verspätung nicht auffangen. Erlauben Sie mir dazu ein Beispiel aus dem Regionalverkehr: Die Reisenden kommen mit der regelmässig verspäteten S2 in Wädenswil an. Mit Sicherheit ist der Ortsbus zur Hochschule bereits abgefahren. Dies ist deshalb eine verpasste Chance, da die Studierenden die Kunden der Zukunft repräsentieren. Sie können nur bei der Stange gehalten werden, wenn sie den ÖV als ein überzeugendes Dienstleistungsangebot erleben. In der heutigen Gesellschaft, welche besonderen Wert auf «just-in-time» legt, ist Warten auf den nächsten Bus mit der entsprechenden Verspätung am Zielort ebenso wenig attraktiv wie ein Eilfussmarsch nach Vorbild einer freundeidgenössischen Kohorte. Bei diesem Beispiel lässt sich zu Recht auch die Frage stellen, ob der Fahrplan realistisch erstellt worden ist. Besonders wichtig ist aus unserer Sicht der Abschnitt I, Ziffer 2.a) Absatz 4, welcher bei den Dienstleistungen der Pünktlichkeit und der Anschlussqualität höchste Aufmerksamkeit zuordnet. Wir vertrauen darauf, dass im ZVV dieser Stossrichtung auch nachgelebt wird und dass nicht nur aufmerksam beobachtet, sondern auch gehandelt wird.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Noch ein Wort zum Ausbau und zum Verdichten des Fahrplans von S-Bahn und Bus. Nachdem in den letzten Jahren die peripheren Gebiete des Kantons sehr stark profitierten, müssen jetzt aus raumplanerischen Gründen wieder die Siedlungsschwerpunkte ins Zentrum des Interesses gerückt werden, weil es eben nicht sein kann, dass man letztlich schneller an der Kantonsgrenze ist als im Agglomerationsgürtel von Zürich. Ich denke, es ist ganz zentral, man muss sich daran gewöhnen, dass wir nicht mehr alles ausbauen, wo irgendjemand ein Haus hinstellt. Das ist eben auch ein Aufruf an die Gemeinden. Diese denken, sie könnten ihre Siedlungsgebiete ausweiten und man werde ihnen dann ein Büschen oder ein Bähnchen hinstellen; das wird nicht mehr gehen. Von daher ist es

ganz wichtig, dass wir das Zentrum, die Stadt Zürich, und die Agglomerationsgebiete um die Stadt Zürich nicht mehr vergessen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich rede nicht zu den angekündigten Minderheitsanträgen, sondern zu den Grundsätzen der mittel- und langfristigen Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr; zu den Minderheitsanträgen dann später.

Die bis 2012 prognostizierte Nachfragesteigerung von tatsächlich 20 Prozent wird durch gezielte Angebotsanpassungen abgedeckt. Im Vordergrund stehen die dritten Teilergänzungen der S-Bahn, die Inbetriebnahme der Stadtbahn Glatttal, die Tramnetzerweiterung Zürich-West, soeben beschlossen, sowie die Finanzierung der vierten Teilergänzung. Ein Standort braucht den funktionierenden Verkehr, um konkurrenzfähig zu sein; das haben wir immer wieder erlebt auch bei Nachfragen von Unternehmen, die sich hier ansiedeln wollten. Auf der Strasse wie auf der Schiene ist das gleichermassen wichtig. Deshalb müssen die Kapazitätsengpässe entschärft werden, das heisst die Infrastruktur soll nachfragegerecht ausgebaut werden.

Bei der Finanzierung wird darauf geachtet, dass sich die Entwicklung der Kostenunterdeckung auf die in den Stossrichtungen beschlossenen Angebotsanpassungen beschränkt und mit den finanziellen Mitteln auch sparsam und verantwortungsbewusst umgegangen wird. Die vierte Teilergänzung der S-Bahn Zürich bildet das ergänzende Paket zum zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die Finanzierung und Realisierung dieser Projekte ist mit hoher Priorität voranzutreiben. Damit kann der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Standortattraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich leisten. Der öffentliche Verkehr wird nur benutzt, wenn er verlässlich, wenn er sicher ist und wenn er auch sauber ist. Trotz vollen Zügen haben die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs dem ZVV im Jahr 2006 ein sehr gutes Zeugnis ausgestellt. Sie sind gesamthaft gleich zufrieden wie vor zwei Jahren – und dies, obwohl das Netz auf Grund der Zunahme der Fahrgastzahlen und -frequenzen intensiver genutzt worden ist. Da die Qualitätsansprüche der Kundinnen und Kunden wachsen, soll die Kundenzufriedenheit bis 2008 auf 77 Punkte gesteigert werden. Das anschliessende Halten dieses Niveaus ist eine sehr grosse Herausforderung, da dasselbe Netz markant stärker beansprucht wird. Dies bedingt auch in den Folgejahren einen sehr engagierten Einsatz für die Qualität.

Ich darf an dieser Stelle dem ganzen Team des ZVV ein Kränzchen winden bezüglich Sicherstellung von Qualität und Leistung bei sehr hoher Effizienz zu Gunsten der Bürgerinnen und Bürger des Kantons Zürich. Ich danke für Ihr Zuhören.

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

1. Ziele

lit. a) bis d)

2. Stossrichtungen

lit. a)

Ziff. 1. und 2.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ziff. 3.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, Rita Bernoulli, Ernst Brunner, Hanspeter Haug, Martin Mossdorf, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg:

3. Bus: Das Busangebot wird auf die Angebotsanpassungen der S-Bahn abgestimmt. Wo es die Nachfrage erfordert, wird das Angebot im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich schrittweise einem städtischen Niveau angepasst. Die Aufwertung nachfragestarker Buskorridore in Städten und Agglomerationsräumen wird konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt).

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Bei diesem Antrag möchte ich auf die vorhergehende Diskussion zur Vorlage [4358](#) hinweisen und das geeignete Verkehrsmittel, das geeignete Gefäss des ÖV, das zum Einsatz kommt, hervorheben. Der Satz «Das Busangebot zwischen Siedlungsschwerpunkten ist zu verdichten» ist zu streichen. Das Busangebot ist das falsche System für die Verbindung zwischen Siedlungsschwer-

punkten. Die S-Bahn ist das geeignete System. Der ZVV hat dies erkannt und fördert nach Möglichkeit diese Verbindungen. Unterstützen Sie also den Minderheitsantrag von FDP und SVP, unterstützen Sie diese Zusammenarbeit, die auch beim ÖV funktioniert! Ich möchte darauf hinweisen, dass wir an der ursprünglichen Fassung des Antrags des Regierungsrates festhalten, und ich möchte auch darauf hinweisen, dass dieser von den ZVV-Spezialisten ausgearbeitet wurde. Sie sehen im Satz, der vor diesem Streichungsantrag kommt, «Die Aufwertung nachfragestarker Buskorridore in Städten und Agglomerationsräumen wird konsequent vorangetrieben», dort sehen Sie, wohin es gehen soll. Mit den Bussystemen zwischen den Siedlungsschwerpunkten ist dies nicht nötig. Ich denke, Sie sollten sich uns anschliessen und hier den Minderheitsantrag unterstützen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Soll ich jetzt zu beiden Minderheitsanträgen sprechen oder nur zu dem von der SVP?

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Nur zu dem von der SVP; den behandeln wir jetzt.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Okay. «Das Busangebot zwischen den Siedlungsschwerpunkten ist zu verdichten.» Diesen wichtigen Satz wollen wir in der Strategie. Die grundsätzlich vorhandene Strategie 2009 bis 2012 wird durch diese Zielsetzung ein wenig offensiver; das braucht sie. Der Minderheitsantrag von SVP und FDP will diesen Satz streichen. Das finden wir falsch, verheerend. Gerade die Siedlungsentwicklung in den äusseren Agglogürteln ruft nach besseren Bus- und Tangentiallinien, nach zusätzlichen Verbindungen zwischen Siedlungen mit zunehmender Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Das hat die Mehrheit der KEVU, die knappe Mehrheit der KEVU, nach längerer Diskussion eingesehen und so mit diesem Satz beschlossen. Mir kommt hier zum Beispiel das Wehntal in den Sinn. Es sind noch weitere Beispiele: Schöfflisdorf, Niederweningen – da gibt es aus verschiedenen Quartieren nicht mal einen Bus zum Bahnhof. Da muss die Familie ein Zweitauto anschaffen, wenn der Vater mit dem Erstauto unterwegs ist. Die Beratungen in der KEVU haben nämlich gezeigt, dass die Verantwortlichen des ZVV dies bestätigt haben. Aus finan-

ziellen Gründen ist der ZVV sehr defensiv bei der Erschliessung von Aussenwachen. Es gibt Lücken.

Dieser Satz ist als strategisches Ziel eine Art Korrektur zu diesen Sparmassnahmen bei den Angebotsreduktionen, weil diverse Busleistungen gekürzt wurden und immer noch werden. Es braucht diesen Notnagel insbesondere zwischen Siedlungsschwerpunkten – ich nenne ihn so –, um korrigierend einzugreifen.

Lehnen Sie den Minderheitsantrag von SVP und FDP ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Lorenz Habicher mit 75 : 73 Stimmen ab.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

Ziff. 4.

lit. b), Ziff. 1. bis 5.

lit. c)

Keine Bemerkungen; genehmigt.

lit. d)

Minderheitsantrag Marcel Burlet, Peter Anderegg, Robert Brunner, André Bürgi, Priska Seiler Graf, Sabine Ziegler:

d) Ausbau der Leistungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten werden durch Preisanpassungen nach Absprache mit den anderen Leistungsanbietern, insbesondere den SBB, finanziert. Zur Steigerung der Ertragskraft der Abonnemente auf langen Distanzen werden geeignete Massnahmen getroffen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wir haben etwas gegen periodische Preisanpassungen; das haben wir schon im letzten Strategiebericht aus Sicht der SP dargestellt und im Rat betont. Wir wollen nicht bei periodischen, regelmässigen Preisaufschlägen dabei sein. Dafür sind wir nicht zu haben, wir verlangen, dass der ZVV und der Regierungsrat Preiserhöhungen jeweils kritisch prüfen. Das bedeutet, in der neuen Strategie wird es, wie es explizit heisst, regelmässige Preiserhöhungen geben; nicht gerade alle Jahre, aber alle zwei Jahre, und das ist uns

auch noch zu viel, das wollen wir nicht. Der ZVV hat uns in der Kommission eine kleine Studie vorgestellt, die aufgezeigt hat, dass bis zu 5 Prozent Preiserhöhung die Leute bei der S-Bahn bleiben und keine Passagierrückgänge zu beklagen sind. Sinnvoll seien deshalb kleinere Preisaufschläge in kurzen Abständen. Über die Langzeitwirkung wurde jedenfalls nichts gesagt. Betrachten wir das Ergebnis doch mal über die letzten 35 Jahre. Wissen Sie noch, wie viel Sie für einen Liter Benzin bezahlt haben im Jahr 1970? 51 Rappen! Damals kostete das Einzelbillet in der Stadt 30 Rappen. Und wie ist es heute? Ich weiss nicht genau, was das Benzin kostet, ich bin ein seltener Tanker. (*Zwischenruf Alfred Heer, SVP, Zürich: 1.60 Franken!*) Also, heute ist er 1.60 bis 1.65 Franken. Und was kostet die Kurzstrecke in der Stadt Zürich? Die Langstrecke kostet selbst mit Halbtax über zwei Franken. Sie sehen also, der Benzinpreis hat sich gut verdreifacht, der Fahrpreis für den ÖV hat sich versiebenfacht. Es ist also ganz klar, regelmässige Preiserhöhungen gibts immer beim ÖV und beim motorisierten Individualverkehr wird es nicht so stark teurer. In einem Jahr schlagen die SBB auf, im andern Jahr schlägt der ZVV auf. So geht das nicht. Für die Benutzerin und den Benutzer ergibt sich da eine psychologische Tiefenwirkung, dass der ÖV jedes Jahr aufschlägt.

Der Minderheitsantrag postuliert eine Preisabsprache mit den anderen Leistungsanbietern, dass sich der ZVV also insbesondere mit den SBB zusammensetzt. Darum sollten Sie diesem Antrag zustimmen, damit wir also nur Preiserhöhungen auf Absprache haben.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit der letzten Abstimmung haben Sie das Busangebot zwischen Siedlungsschwerpunkten vernichtet. Sie wissen, was Sie machen. Was habe ich heute alles gehört? Ausbau, mehr Komfort! Wie war das, Robert Brunner, mit der Sardinienbüchse? Ausbau, mehr und schnellere Verbindungen! Und hier zeigt es sich, Marcel Burllet, dass Sie als Zechpreller agieren. Sie bestellen zusätzliche Angebote und Sie versuchen, die Rechnung auf die Allgemeinheit abzuwälzen. An diesem Antrag erkennen Sie die linke Verkehrspolitik: Bestellen und die andern sollen bezahlen! Natürlich verpacken Sie dies nur in sozialverträgliche Worte, indem Sie den ÖV-Benutzer vor möglichen periodischen Preisanpassungen verschonen wollen; das ist natürlich das eine. Das andere ist, dass das Betriebsdefizit natürlich vom Staat berappt wird, das heisst, der Steuerzahler darf zusätzlich in die Tasche greifen, und das ist auch der Bürger. Das ist

natürlich eine verwerfliche Politik, die Sie hier betreiben. Dieser Minderheitsantrag ist abzulehnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Zuerst eine kleine Ausführung zu diesem Wort «Ausbau» statt «Anpassung» der Leistungen. Ich bin mir nicht sicher, ob Sie das bewusst geändert haben wollten, einen Ausbau der Leistungen statt einer Anpassung der Leistungen. Denn eine Anpassung der Leistungen umfasst beispielsweise auch Verbesserungen bei der Qualität, die nicht mit einem Ausbau verbunden sein müssen, zum Beispiel die Fahrgastinformation, die Massnahmen im Bereich der Sicherheit und der Sauberkeit und so weiter. Ich gehe davon aus, dass dies eher ein Irrtum ist, dass Sie dieses Wort geändert haben wollten oder eine andere Interpretation.

Nun zu den periodischen Anpassungen. Wenn schon eine Preisanpassung, dann doch lieber eine periodische Anpassung, die in kleinen Schritten geschehen wird und den Vorteil hat, dass Kundinnen und Kunden die Anpassung direkt mit einer entsprechenden Leistungsverbesserung oder mit der jeweils aktuellen Teuerung in Verbindung bringen können.

Der Verkehrsrat ist in der Ausgestaltung seiner Preise autonom und erlässt sie vom Regierungsrat genehmigen. Das ist im Personenverkehrsgesetz so verankert. Dabei wurde mit der Autonomie immer sehr sorgfältig umgegangen und die Interessen der Fahrgäste wie auch der öffentlichen Hand wurden stets berücksichtigt. Die Konkurrenzfähigkeit wird durch diese Autonomie nicht beeinträchtigt, ganz im Gegenteil: Von 1996 bis 2004 beispielsweise, während dieser acht Jahre, verzichtete der ZVV auf Preisaufschläge, während die SBB in derselben Periode mehrere Preisaufschläge durchgesetzt hat. Es könnte sich dann also durchaus auch gegen Ihren Willen verändern, so dass die SBB Preisaufschläge durchziehen müssen, weil Sie es so bestimmt haben. «In Absprache mit den SBB» würde somit den Anliegen der Antragsteller definitiv entgegenlaufen. Durch die Annahme des Antrags würden Sie den Kanton Zürich in seiner Autonomie unnötig beschränken.

Ich empfehle Ihnen, das wirklich nicht zu tun, und bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Ich bedanke mich für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Marcel Burlet mit 94 : 56 Stimmen ab.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

lit. e) bis i)

II., III., IV., V. und VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 148 : 0 Stimmen, der Vorlage [4335a](#) zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Verkauf von Alkohol in Tankstellen-Shops und Videoläden

Postulat von Willy Furter (EVP, Zürich), Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur) vom 5. Dezember 2005

[KR-Nr. 347/2000](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Regine Sauter, Zürich, hat an der Sitzung vom 27. März 2006 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Wir können diesem Vorstoss eine gewisse Sympathie entgegenbringen, und zwar, was seine Zielsetzung, nämlich den Jugendschutz, betrifft. Wir stimmen mit den Postulanten darin überein, dass ein griffiger Jugendschutz nötig ist, nicht aber mit dem Weg, den sie beschreiten wollen.

Ein absolutes Verkaufsverbot, wie Sie es fordern, schießt weit über das Ziel hinaus. Zum einen ist es aus wettbewerbsrechtlicher Sicht bedenklich. Wie lässt sich begründen, dass Grossverteiler, die in der

Stadt Zürich in den Bahnhöfen auch sonntags und spätabends geöffnet haben, diese Getränke verkaufen dürfen, der Videoladen daneben aber nicht? Das Verbot wird aber auf der andern Seite auch das Problem nicht lösen.

Tatsache ist, dass wir Vorschriften haben, und diese gilt es in aller Konsequenz umzusetzen. Die Rechtslage ist klar: Wer Alkohol an unter 16- respektive 18-Jährige verkauft, macht sich strafbar. Tatsächlich mangelte es in der Vergangenheit gerade bei dieser Konsequenz an der Umsetzung; dies unter anderem deshalb, weil das Verkaufspersonal schlecht informiert oder zu wenig geschult war, um sich in Situationen, in denen Jugendliche Alkohol kaufen wollten, richtig zu verhalten. Zum Teil fehlte es allenfalls auch an der notwendigen Sensibilisierung. Hier zeigen indessen die Testkäufe, die nun bereits in verschiedenen Bezirken durchgeführt wurden, eine gute Wirkung. Den Ladenbesitzern wurde klar, dass sie massive oder allenfalls auch den Verlust der Lizenz gewärtigen müssen, wenn sie die Vorschriften nicht beachten. Die Aktionen haben aber auch dazu geführt, dass das Thema von den Läden eigenverantwortlich aufgegriffen wird. Das Personal wird besser geschult und erhält auch die notwendige Unterstützung.

Dass die Tankstellen-Shops in den Testkäufen immer schlecht abgeschnitten haben, ist leider so. Dies hat nun aber die Verantwortlichen ebenfalls aufgerüttelt und die Erdölvereinigung hat entsprechende Massnahmen eingeleitet. Dass hier eigenverantwortlich nach Lösungen zur Verbesserung gesucht wird, ist der richtige Weg. Letztlich liegt es auch im ureigenen Interesse der Geschäfte selber, dass sie sich hier korrekt verhalten.

Umfassendes Verbot aus unserer Sicht also Nein, konsequentes Vorgehen aber gegen jene, die die Vorschriften unterlaufen. Dies ist ein verhältnismässiger Weg, der auch Erfolg zeigen wird. In diesem Sinne bitten wir Sie, der FDP-Fraktion zu folgen und das Postulat nicht zu überweisen.

Willy Furter (EVP, Zürich): Im Kanton Genf dürfen Tankstellen und Videoläden keinen Alkohol mehr verkaufen; das haben die Genfer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einer Volksabstimmung beschlossen. Es würde doch dem Kanton Zürich gut anstehen, das Vorbild von Genf zu übernehmen. Wir können damit der Versuchung für die Jugendlichen vorbeugen. Wir müssen unbedingt den Zugang zu

alkoholischen Getränken für die Jugendlichen einschränken, wenn wir den überbordenden Alkoholkonsum bei Jugendlichen eindämmen wollen. Dadurch leisten wir auch einen Beitrag zur Reduzierung von Gewalt und Vandalenakten. Allzu viele Gewaltvergehen und Vandalenakte werden doch von den Jugendlichen unter Alkoholeinfluss begangen. Da trinken sich die Jugendlichen zuerst den Mut an und unter Alkoholeinfluss verüben sie dann die leichteren, aber auch mittlere bis grössere strafbare Handlungen bis hin zu Verbrechen. Es ist dringend notwendig, dass wir das Übel an der Wurzel anpacken. Ein Blick in die Romandie zeigt es uns, ein wirksamer Jugendschutz beginnt mit einem Verkaufsverbot in den Tankstellen-Shops und Videoläden.

Mein Vorstoss hat bereits Wirkung gezeigt. An den Tankstellen-Shops im Kanton Zürich werden Plakate aufgehängt mit dem Text «Alkohol für die Party bei uns nur mit Ausweis», unterschrieben mit «Ihr Tankstellen-Shop». Auf dem Plakat sind fünf fröhliche Jugendliche abgebildet. Es wird auf diesem Plakat auch darauf hingewiesen, dass Bier und Wein ab 16 Jahren und Alkopops und Spirituosen ab 18 Jahren erlaubt sind. Eine zweite Wirkung meines Postulates bewerte ich sehr positiv: Ich wurde eingeladen zu einer Schulung durch die Stellen für Suchtprävention im Kanton Zürich für das Personal der Tankstellen-Shops. Diese Schulung wurde im Auftrag der Erdölvereinigung angeboten, und zwar mehrfach, so dass alle Angestellten einmal die Gelegenheit zum Besuch einer solchen Schulungsveranstaltung haben. Ich konnte vor Ort feststellen, dass die anwesenden Verkäuferinnen und Verkäufer der Tankstellen-Shops sich des Problems durchaus bewusst sind und es auch sehr ernst nehmen. Es kam mehrfach die Frage auf: Wie verhalten wir uns als Verkäuferin oder Verkäufer bei aggressivem Verhalten der Jugendlichen oder wenn sie keinen Ausweis zeigen wollen oder können? Ist es möglich, in solchen Situationen den Chef herbeizurufen? Diese Frage blieb offen. Die engagierte Auseinandersetzung mit diesem Problem durch die Verkäuferinnen und Verkäufer hat mich beeindruckt.

Trotzdem muss ich festhalten, dass es eine Tatsache ist, dass der leichte Zugang zu alkoholischen Getränken für Kinder und Jugendliche ihren Alkoholkonsum steigert. Die Schweiz steht immerhin an neunter Stelle beim Alkoholkonsum pro Kopf unter 46 europäischen Ländern. Klar sind hier die Erwachsenen zum grösseren Teil beteiligt. Darüber hinaus sind die Resultate von Alkoholtestkäufen durch Jugendliche sehr ernüchternd – ganz im Gegensatz zum Alkoholkonsum, der nicht

ernüchternd ist. Die letzte Aktion Ende des letzten Jahres zeigte, dass 57 Prozent aller Tankstellen-Shops durchgefallen sind. Es besteht also durchaus Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat ist nun bereit, mein Postulat entgegenzunehmen. Es ist aus meiner Sicht gut, wenn die Regierung sich auch Gedanken macht, wie man dem Problem des Alkoholkonsums durch Jugendliche besser begegnen kann. Ich bitte Sie deshalb, mein Postulat zu unterstützen.

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Die SVP lehnt dieses Postulat ab, und zwar unter den drei Gesichtspunkten Gewerbefreiheit, Eigenverantwortung und praktische Auswirkungen.

Zur Gewerbefreiheit: Es ist für uns schwierig einzusehen, wo der Zusammenhang bestehen soll zwischen Tankstellen-Shops und Promillegrenzen, wie er von den Postulanten angeführt wird in der Begründung. Es gibt nämlich auch noch andere Läden, Coop, der Detaillist um die Ecke, Lidl, Aldi, Carrefour und wie sie alle heissen, sie alle liegen auch an Strassen, sie alle sind auch mit dem Auto erreichbar. Willkürlich einfach eine Gruppe von Gewerbetreibenden herauszugreifen und ihr den Alkoholverkauf zu verbieten, leuchtet uns nicht ein und ist für uns schon unter diesem Gesichtspunkt nicht nachvollziehbar.

Zur gesetzlichen Situation hat bereits Regine Sauter etwas gesagt. Da sind eben die 16- und die 18-Jahre-Alterslimiten. Stichproben haben ja ergeben, dass tatsächlich in diesem Bereich Probleme bestehen. Aber auch die verschärften Kontrollen gibt es mittlerweile, nicht zuletzt auch an Partys. Und die bewirken in letzter Zeit ein anderes Bild einer Verbesserung der Situation. Es ist uns auch hier vor diesem Hintergrund rätselhaft, was der von den Postulanten konstruierte Zusammenhang zwischen Tankstellen-Shops und Jugendlichen sein soll. Immerhin dürfte die Mehrzahl der Jugendlichen, die an die Tankstellen-Shops kommen, ja mit dem Auto kommen, und dann sind sie 18 Jahre alt. Sie sind volljährig und sie sind auch ein bisschen eigenverantwortlich. Nur ganz nebenbei sei angefügt, dass Alkoholmissbräuche auch in der Vergangenheit – die Geschichte hat uns das gelehrt – selten erfolgreich mit Verboten bekämpft worden sind. Die Prohibition und Al Capone lassen grüssen.

Zu den praktischen Auswirkungen. Die Postulanten führen an, dass der Genfer Regierungsrat in solchen Massnahmen eine Vorbeugung gegen den Alkoholmissbrauch sieht. Sehen kann man ja vieles, aber mich nähme wunder, was das bewirkt, diese Massnahme. Ich denke, sie bewirkt relativ wenig, nicht zuletzt auch deshalb, weil im nahen Frankreich alles ein bisschen leichter und ein bisschen günstiger erhältlich ist als in der Schweiz. So erstaunt es denn auch nicht – und dies führen die Postulanten komischerweise nicht an –, dass die Genfer Regierung sich unlängst darüber beklagt hat, dass eine Verlagerung der Ausgangsmodalitäten der Genfer Bevölkerung ins nahe gelegene Annecy oder noch viel näher nach Annemasse stattfindet.

Das Postulat der drei EVP-Politiker ist und bleibt eben – und das ist tragisch – ein frommer Wunsch, nicht weniger, aber eben auch nicht mehr. Lehnen Sie diesen Vorstoss zusammen mit der SVP ab. Ich danke Ihnen.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Auch wenn wir beide von Richterswil kommen, sind wir trotzdem nicht der gleichen Meinung. Die SP-Fraktion wird die Entgegennahme des Postulates unterstützen, nicht wie mein Vorredner der SVP-Fraktion. Wenn Sie in eine Gärtnerei gehen, was kaufen Sie? Sie kaufen Blumen, Sie kaufen Erde, Sie kaufen eine Vase, alles, was zum Gartenbedarf nützlich ist. Wenn Sie in eine Buchhandlung gehen, dann kaufen Sie Bücher oder was zu den Büchern noch dazugehört. Wenn Sie in eine Videothek gehen, dann kaufen Sie oder leihen Sie einen Video oder einen DVD und damit hat es sich. Wenn Sie in einen Tankstellen-Shop gehen, dann gehen Sie in erster Linie dahin, weil Ihr Auto durstig ist, weil es Benzin braucht (*Heiterkeit*), und dann tanken Sie dort Benzin. Darum kann ich nicht verstehen, warum in einem Tankstellen-Shop oder auch in einer Videothek daneben noch Alkoholisches angeboten werden muss.

Im Zentrum des Postulates steht der Jugendschutz. Die Erdölvereinigung der Schweiz setzt sich für den Weiterverkauf der alkoholischen Getränke ein in den Tankstellen-Shops. Warum? Weil sie damit ein gutes Geschäft und eine gute Rendite machen. Aber gerade weil der Jugendschutz im Zentrum steht, interessiert die Rendite der Erdölvereinigung der Schweiz in diesem Moment nicht wirklich. Bund, Kantone und Gemeinden schauen schon seit Jahren für eine gute, intensive Alkoholprävention. Sie setzen sich ein mit Zeit, mit Geld und vielen Aktionen. Man versucht, die Sensibilisierung der Bevölkerung durch

verschiedene Kampagnen herbeizuführen. Man schafft Suchtpräventionsstellen wie den Samowar in allen Bezirken des Kantons. Man geht auf die Verkaufsstellen, auf die Restaurantbetreiberinnen und Restaurantbetreiber zu und versucht durch Beratung eine Sensibilisierung hinzubekommen. Ein wichtiger Punkt ist die Schulung des Personals, weil das Personal ein zentrales Moment ist, wenn es um den Verkauf oder den Vertreib von Alkoholika an Jugendliche und junge Erwachsene geht. Wichtig sind auch – das wurde schon von Willy Furter erwähnt – die Testkäufe. Und bei den Testkäufen ist es nun einmal so, dass die Tankstellen-Shops und die Videotheken, die Alkohol verkaufen, ganz schlecht abschneiden; das schleckt keine Ziege und keine Geiss weg. (*Zwischenruf von der linken Ratsseite: «Der Zottel vielleicht!»*) Ja, der Zottel (*Wahlkampfmaskottchen der SVP.*) vielleicht. (*Heiterkeit.*) Und darum zeigt es sich auch, dass das Personal in diesem Fall ungenügend geschult ist und dass man sich bis heute nicht bewusst war, wie wichtig eben diese Alkoholprävention ist. Es ist so und das ist keine erfreuliche Tatsache, aber wir wissen es alle: Der Alkoholkonsum bei den Jugendlichen unter 16 Jahren, aber auch bei den 16- bis 18-Jährigen ist hoch und die Tendenz ist steigend. Darum kommt der Alkoholprävention ein besonderes Gewicht zu. Das rechtfertigt auch die Überprüfung, was an Alkoholika von wann bis wann verkauft werden soll und darf. Die Zahl und die Dichte der Verkaufsstellen spielt dabei ebenfalls eine grosse Rolle.

Was unsere Antipoden in Neuseeland schon lange kennen, die skandinavischen Länder ebenso und auch viele andere europäische Länder könnten wir uns zum Vorbild nehmen. Deshalb werden wir der Entgegennahme dieses Postulates zustimmen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Susanne Rihs-Lanz (Grüne, Glattfelden): Schon haben uns die Süchte wieder eingeholt. Aber es ist schon so, der Alkoholkonsum hat tatsächlich zugenommen. Immer mehr Menschen lassen sich regelmässig volllaufen oder brauchen ihren täglichen Alkoholpegel, um den Alltag noch zu bewältigen. Besonders schlimm ist, dass der Alkoholkonsum auch bei Jugendlichen zunimmt. Das sind Tatsachen, die auch uns Grünen Sorge bereiten. Wir haben uns und werden uns daher weiterhin für einen vernünftigen Jugendschutz – eben bei 16 Jahren – bei allen Suchtmitteln einsetzen wie auch für ein Werbeverbot dieser Produkte.

Dieses Postulat hingegen kann die Mehrheit der Fraktion nicht unterstützen. Das Verkaufsverbot von alkoholischen Getränken ist heute ganz im Gegensatz zu den Tabakprodukten bereits geregelt. An Jugendliche unter 16 Jahren dürfen keine alkoholischen Getränke verkauft werden, an Jugendliche unter 18 Jahren keine Spirituosen. Dieses Verkaufsverbot richtet sich an alle Verkaufsstellen, sowohl an Grossverteiler, Dorfläden, Bahnhofsläden, Restaurants als eben auch an Tankstellen-Shops und Videoläden. Das Problem ist nur, dass die gesetzlichen Bestimmungen nicht konsequent umgesetzt und dass keine regelmässigen Kontrollen gemacht werden, dass das Verkaufspersonal nicht genügend instruiert wird und die Laden- und Restaurantbesitzer nicht zur Rechenschaft gezogen werden, wenn sie das Gesetz nicht einhalten, dass immer noch Werbung für Alkohol möglich ist und dass für viele Verkaufsstellen das Geschäft und nicht die Verantwortung gegenüber Jugendlichen im Vordergrund steht.

Die Grünen sind generell keine Freunde von Tankstellen-Shops. Im Zusammenhang mit den Ladenöffnungszeiten haben wir uns immer kritisch gegenüber diesen Läden geäussert, natürlich vor allem, weil wir durch diese ein grösseres Verkehrsaufkommen befürchten. Die Mehrheit in diesem Saal und auch die Bevölkerung wollen aber solche Shops. Sie benützen sie zum Lebensmitteleinkauf, wenn andere schon geschlossen haben oder wenn sie vergessen haben, einzukaufen. Man wollte auch, dass die Bahnhofsläden und die Tankstellen-Shops gleichgestellt sind. Das heisst für uns nun auch, dass sie punkto Produkte gleich behandelt werden und den gleichen gesetzlichen Bestimmungen unterliegen wie die Läden in Bahnhöfen und ausserhalb. Ein kantonales Verbot von alkoholischen Getränken in Tankstellen-Shops bringt nicht das, was sich die Postulanten erhoffen, und bestraft natürlich all diejenigen, die sehr wohl verantwortungsvoll mit Alkohol umgehen und die Promillegrenze von 0,5 einhalten. Ein kantonales Verbot wird auch deshalb nicht viel bringen, weil in den Nachbarkantonen alkoholische Getränke ja immer noch bezogen werden können. Wenn schon ein Verbot, dann müsste es landesweit wie bei den Raststätten auf den Autobahnen eingeführt werden.

Wir plädieren also für mehr Kontrolle und stärkere Sanktionen der Ladenbesitzer und lehnen dieses Postulat ab.

Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf): Die CVP unterstützt die Überweisung dieses Vorstosses. Die Regierung will ihn entgegennehmen.

Das Alkoholproblem muss ernst genommen werden, Zeichen müssen gesetzt werden. Wir betrachten diesen Vorstoss als Denkanstoss. So scheint uns zum Beispiel die Genfer Lösung überprüfenswert. Überweisen wir in diesem Sinne dieses Postulat.

Hanspeter Amstutz (EVP, Fehraltorf): Mit konstanter Regelmässigkeit zeigen Testkäufe mit Jugendlichen unter 16 Jahren, dass das Verkaufsverbot von alkoholischen Getränken an Minderjährige von vielen Verkaufsstellen aufs Schwerste missachtet wird. Tankstellen-Shops und Videoläden stehen dabei an der Spitze dieser unerfreulichen Verkaufsstatik. Das häufig wechselnde Personal in den Tankstellenläden ist zwar neustens im Bild, dass es Jugendschutzbestimmungen zum Alkoholverkauf gibt, nur hapert es gewaltig mit der praktischen Umsetzung. Jugendliche, die sich am Freitag- oder Samstagabend mit Bier eindecken wollen, wissen haargenau, an welchen Tankstellen-Shops ihnen Alkohol in jeder Menge verkauft wird. Eine Ausweispflicht besteht ja nicht, und viele Verkäuferinnen und Verkäufer hüten sich wohlweislich, grossgewachsene Jugendliche nach ihrem Ausweis zu fragen. Man will ärgerliche Szenen vermeiden und verkauft den Jugendlichen mit ungutem Gefühl das gewünschte Bier oder gar Spirituosen. Wären diese Vorkommnisse nur seltene Ausnahmefälle, könnte man darüber hinweg sehen. Wenn aber, was Testkäufe im ganzen Kanton gezeigt haben, sich mehr als die Hälfte der Tankstellen-Shops nicht an die gesetzlichen Bestimmungen hält, ist das schon als skandalös zu bezeichnen. Es ist wirklich inakzeptabel, dass trotz schriftlich angekündigter Testkäufe derart miserable Kontrollresultate herausgeschaut haben.

Das um sich greifende Rauschtrinken ganzer Gruppen von schulpflichtigen Jugendlichen kann uns nicht gleichgültig sein. Verantwortungsbewusste Anbieter von alkoholischen Produkten haben jetzt immerhin Gegenmassnahmen getroffen. In den Coop-Verkaufsstellen ist das Personal über den Jugendschutz klar instruiert worden und auch der Wirteverband hat seine Mitglieder angewiesen, Jugendlichen unter 16 Jahren auf gar keinen Fall Alkoholika zu verkaufen. Es wäre aber absolut blauäugig zu glauben, dass ausgerechnet die schwärzesten Schafe, nämlich die Händler der Tankstellen-Shops, dem eigenen Verkaufspersonal ausreichend den Rücken stärken könnten. Wir haben bereits viel zu lange zugeschaut, wie hemmungslose Anbieter von alkoholischen Getränken ihre Geschäftsinteressen über den dringend

notwendigen Jugendschutz gestellt haben. Wenn wir jetzt nicht handeln, verlieren wir viel Glaubwürdigkeit im Bereich der Präventionsbemühungen. Tankstellen-Shops und Videoläden sind sicher nicht auf den Verkauf von Alkoholika angewiesen. Diese Produkte gehören nicht zu ihrem primären Verkaufssegment. Ein Alkoholverkaufsverbot für die genannten Branchen bedroht diese nicht in ihrer Existenz. Die Gemeinden haben die Pflicht, die Jugendschutzbestimmungen endlich durchzusetzen, indem sie die vorhandenen gesetzlichen Sanktionsmöglichkeiten entschlossen anwenden. Leider fehlt – aus was für Gründen auch immer – diese Entschlossenheit bei vielen Gemeindebehörden. Wer will schon einer Verkaufsstelle eine saftige Busse aufbrummen oder gar mit einer Betriebsschliessung drohen? Solange der Kanton sich in dieser Frage vornehm zurückhält und die Missachtung von Jugendschutzbestimmungen offensichtlich als Kavaliersdelikt einstuft, ist keine Wende in Sicht.

Für die EVP ist der Jugendschutz eine ganzheitliche erzieherische Aufgabe. Diese umfasst sicher viel mehr als nur Verbote. Die Einhaltung des Verkaufsverbotes von Alkoholika an Minderjährige aber ist ein Teil dieses Gesamtpaketes. Die von uns geforderten Einschränkungen für Tankstellen-Shops sind zweckmässige Massnahmen im Rahmen der präventiven Anstrengungen. Wir bitten Sie deshalb, unser Postulat zu unterstützen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es braucht differenzierte Massnahmen. Renate Büchi, ich würde die Alkoholprävention von Neuseeland nicht unbedingt als vorbildlich anpreisen. Ob das jetzt in Tankstellen-Shops stattfindet oder im Licence-Bottle-Shop, die Trinkgewohnheiten der Jugend dort im Rugby-Club sind übel. Ich durfte als Gemeinderat an einer Veranstaltung der Suchtprävention Bülach zusammen mit der Alkoholverwaltung teilnehmen. Es war eindrücklich. Eine Gemeinderätin von Bassersdorf hat von ihren Bemühungen erzählt: Zuerst haben sie den Tankstellen-Shops das Leben schwer gemacht, dann dem Tankstellen-Shop gleich neben der Gemeindegrenze und schliesslich war einfach an den Veranstaltungen palettenweise Bier organisiert, das da herumstand. Es geht nicht einfach nur darum, die Tankstellen-Shops einzuschränken. Man muss es wirklich durchdenken. Wir haben das Problem, dass Eltern bei Getränkeshändlern ihre Kinder, also unter 16-Jährige, ihre Alkopops auslesen lassen. Das heisst, wir müssen die Eltern verzeigen; das ist nicht wahnsinnig inte-

ressant. Ich mache hier Werbung für die Motion «Ergänzung Gastgewerbesgesetz». Der Kantonschemiker, der ja für den Vollzug der Lebensmittelgesetzgebung und hier beim Alkohol für den Jugendschutz zuständig ist, predigt bei der Behördenschulung, dass nach drei Verstössen das Patent entzogen werden soll; das habe ich selber erlebt. Aber man muss es dann eben auch machen. Ich denke, dieser Tarif muss klar gestellt werden. Wenn Sie sehen, wie viel die Tankstellen-Shops verdienen, dann ist eine solche Drohung mit einem klaren Tarif wesentlich wirksamer. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die Postulanten haben sich keine Gedanken gemacht, wie verständlich ihr Anliegen für Touristen oder Reisende auf Durchreise im Kanton Zürich ist. Die Zahlen zeigen, dass die Ausbildung, das geschulte Personal Früchte trägt und die Verstösse schon halbiert werden konnten. Ich sehe vermehrt Konsumenten in Trams und Bussen der VBZ. Diese kaufen nicht in Tankstellen-Shops ein. Bahnhof-Shops sollten somit auch berücksichtigt werden. Nur, der einzige Haken, geschätzte Postulanten, diese befinden sich nicht auf kantonalem Gebiet, der Kanton hat keinen Zugriff. Also verlagern Sie das Problem nur vom Tankstellen-Shop zum Bahnhof-Shop, denn wir bauen ja das Nachtnetz aus, der ÖV fährt die ganze Nacht. Das ist ein wunderbares Gebiet. Sie lösen kein bisschen das Problem, das sich stellt, sie verlagern es. Ihr Feindbild wird also nicht bestätigt. Zudem hat sich die Ausweispflicht, die Kontrolle, stark verbessert. Sie hat sich schon fast bewährt.

Dieses Postulat bewirkt also einen weiteren Bericht, keine Prävention. Das Problem wird nur verschoben. Lehnen Sie das Postulat bitte ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 63 Stimmen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Änderung des Tierseuchengesetzes**
Motion *Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard)*
- **Saubere und sichere Stromversorgung im Kanton Zürich durch ein Bonus-Malus-System für Energieproduzentinnen und -produzenten**
Motion *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*
- **Massnahmen gegen Lichtemissionen**
Motion *Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich)*
- **Änderung Energiegesetz – Reduktion Verbrauch von nicht erneuerbarer Energie**
Motion *Thomas Weibel (GLP, Horgen)*
- **Gesetzliche Grundlage für eine kantonale Kinder- und Jugendpolitik**
Motion *Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich)*
- **Einheitliche Zulassungsbedingungen an die Pädagogische Hochschule Zürich**
Motion *Martin Kull (SP, Wald)*
- **Änderung Art. 7 Energiegesetz**
Motion *Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)*
- **Ausnutzungsbonus für Neubauten mit Minergie-Standard**
Postulat *Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur)*
- **Ausnutzungsbonus für Neubauten mit Minergie-P-Standard**
Postulat *Maria Rohweder-Lischer (Grüne, Uetikon a.S.)*
- **Ausnutzungsbonus für Bausanierungen mit Minergie-Standard**
Postulat *Lilith C. Hübscher (Grüne, Winterthur)*
- **100 Prozent Ökostrombezug durch den Kanton Zürich**
Postulat *Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich)*
- **Entlastung Westtangente**
Postulat *Ueli Keller (SP, Zürich)*
- **Gestalten und Kunst an der Sekundarstufe I**
Postulat *Romana Leuzinger (SP, Zürich)*
- **Zusammenarbeit und Koordination zwischen Jugend- und Oberstaatsanwaltschaft**
Anfrage *Dieter Kläy (FDP, Winterthur)*
- **Neue Zeugnisse an der Primarschule**
Anfrage *Anita Simioni-Dahm (FDP, Andelfingen)*

14210

Schluss der Sitzung: 17.35 Uhr

Zürich, den 26. Februar 2007

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 19. März 2007.