



Protokoll des Zürcher Kantonsrates

166. Sitzung, Montag, 11. September 2006, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich)*

Ursula Moor (SVP, Höri)

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 12027
- Antworten auf Anfragen Seite 12027
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... Seite 12028
- Gastrecht für das Spendenparlament im Zürcher Rathaus Seite 12028

2. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrats der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

für den zurücktretenden Theo Leuthold, Volketswil
(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 251/2006 Seite 12029

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für die aus der Kommission ausgetretene Esther Hildebrand, Illnau-Effretikon

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 252/2006..... Seite 12029

4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Staat und Gemeinden

für den aus der Kommission ausgetretenen Hugo Buchs, Winterthur

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

KR-Nr. 253/2006..... Seite 12030

5. Zukunft des Flughafens Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. November 2005 zum Postulat KR-Nr. 186/2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 4. Juli 2006

4294..... Seite 12030

6. Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Ostumfahrung (Stadttunnel Brunau–Neugut, Ostast und Waidhaldetunnel)

Postulat von Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Adrian Hug (CVP, Zürich) vom 31. Januar 2005

KR-Nr. 29/2005, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 12044

7. Elektronik vor Beton

Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 18. April 2005

KR-Nr. 112/2005, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 12068

8. Flankierende Massnahmen zum Gateway Limmat-tal

Postulat von Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 27. Juni 2005

KR-Nr. 185/2005, Entgegennahme, Diskussion..... Seite 12076

Verschiedenes

- Gedenkfeier zum 5. Jahrestag «9/11»..... Seite 12051
- Schützenkönig des Zürcher Knabenschiessens Seite 12065
- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der SVP-Fraktion zum Ausstand von Markus Kägi als Ombudsmann* Seite 12043
- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt von Barbara Fehlmann, Winterthur, als Mitglied der Baurekurskommission III*..... Seite 12088
- Neu eingereichter parlamentarischer Vorstoss Seite 12089

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Geschäftsprüfungskommission:

- **Jahresberichte der Kirchen**
[KR-Nrn. 230/2006](#) und [231/2006](#)

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Sozialhilfegesetz**
[4345](#)
- **Spitalrat Kantonsspital Winterthur**
[4347](#)
- **Spitalrat Universitätsspital Zürich**
[4348](#)

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Lehrerpersonalgesetz**
[4346](#)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Letzte Woche haben wir die Vorlage [4342](#) irrtümlich der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zugeteilt. Dieses Geschäft gehört jedoch in die Kommission für Planung und Bau. Wir nehmen diese Umteilung vor. Sie sind damit einverstanden.

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf fünf Anfragen zugestellt:

[KR-Nrn. 166/2006](#), [167/2006](#), [168/2006](#), [178/2006](#) und [210/2006](#).

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

– Protokoll der 165. Sitzung vom 4. September 2006, 8.15 Uhr.

Gastrecht für das Spendenparlament im Zürcher Rathaus

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Seit vergangenem Donnerstag ist unser Rathaus der Tagungsort eines weiteren Parlaments: Neben dem Kantonsrat, dem Gemeinderat von Zürich und den beiden kirchlichen Parlamenten tagt nun regelmässig auch das Zürcher Spendenparlament in diesem Saal. Die Initialzündung hierzu gab Christoph Siegrist, Pfarrer am Grossmünster. Er ist nun auch dessen Präsident. Es ist dies das erste Spendeparlament der Schweiz. Das Spendenparlament zählt zurzeit 80 Mitglieder und arbeitet mit Strukturen, die mit jenen des Kantonsrates durchaus vergleichbar sind. Mitglied dieses Spendenparlamentes ist, wer mindestens 500 Franken pro Jahr in den Spendentopf einzahlt. Aus dem so zusammengekommenen Geld und den Zuschüssen von Stiftungen werden Hilfsprojekte im Grossraum Zürich finanziert. Das Spendenparlament debattiert über Sinn und Wirkung dieser Projekte und beschliesst sie oder lehnt sie ab. Die Parlamentsitzungen sind öffentlich. Die Diskussion im Spendenparlament ist bezüglich Spannung und Niveau mit jener im Kantonsrat durchaus vergleichbar, mit dem Unterschied, dass dort zugehört wird. Das ist ein hohes Qualitätsmerkmal, obwohl kein Sitzungsgeld ausbezahlt wird.

Das Spendenparlament richtet seine herzlichen Grüsse an den Kantonsrat und bedankt sich für das Gastrecht, das wir ihm gewähren. Es muss uns mit Freude und Stolz erfüllen, dass dieses Haus mit einer weiteren demokratisch strukturierten und legitimierten Körperschaft bereichert wird. Ich heisse darum das Spendenparlament willkommen und wünsche ihm guten Erfolg.

2. Wahl eines Mitglieds des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

für den zurücktretenden Theo Leuthold, Volketswil

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

[KR-Nr. 251/2006](#)

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

Ueli Betschart, SVP, Nürensdorf.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Die Wahl kann offen durchgeführt werden, oder wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Somit erkläre ich Ueli Betschart als Mitglied des Verwaltungsrates der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Befriedigung in seinem Amt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wahl eines Mitglieds der Geschäftsprüfungskommission

für die aus der Kommission zurückgetretene Esther Hildebrand, Illnau-Effretikon

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

[KR-Nr. 252/2006](#)

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

Lilith Claudia Hübscher, Grüne, Winterthur.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann offen durchgeführt werden, oder wird ein anderer Antrag gestellt? Auch das ist nicht der Fall.

12030

Somit erkläre ich Lilith Hübscher als Mitglied der GPK für gewählt. Ich gratuliere ihr zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Staat und Gemeinden für den aus der Kommission zurückgetretenen Hugo Buchs, Winterthur

(Antrag der Interfraktionellen Konferenz)

[KR-Nr. 253/2006](#)

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

Rolf Steiner, SP, Dietikon.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Wir der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Diese Wahl kann auch offen durchgeführt werden, oder wird hier ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Somit erkläre ich Rolf Steiner als Mitglied der STGK für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Zukunft des Flughafens Zürich

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. November 2005 zum Postulat KR-Nr. 186/2003 und gleich lautender Antrag der WAK vom 4. Juli 2006 [4294](#)

Hansjörg Schmid (SVP, Dinhard), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage [4294](#) betreffend Zukunft des Flughafens Zürich zuzu-

stimmen und damit das Postulat von Peter Good und Hans Frei als erledigt abzuschreiben.

Der Bericht der Regierung legt in knapper, aber übersichtlicher Weise die Entwicklung des Zürcher Flughafens der letzten Jahre, mit den Einbrüchen als Folge der Terroranschläge in den USA im Jahr 2001, dar. Er erläutert seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Luftverkehr und als wichtiger Verkehrsträger für den Wirtschaftsstandort Zürich. Der grösste Teil des Berichts entfällt auf das komplizierte Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG. Schliesslich enthält er eine kurze Beurteilung der neuen Situation nach dem Verkauf der Swiss an die Lufthansa. Indirekt wird aus dem Bericht des Regierungsrates deutlich, dass er die wirtschaftlichen Interessen des Kantons Zürich gegenüber dem Flughafen weit gehend so zu wahren gedenkt, wie er dies bereits heute tut.

Erstens: An der Drehkreuzfunktion des Flughafens soll festgehalten werden.

Zweitens: Die zukünftige räumliche und betriebliche Entwicklung des Flughafens soll im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) zusammen mit dem Bund festgelegt werden.

Drittens: Die Beteiligung am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG soll langfristig auf das gesetzlich vorgesehene Minimum von einem Drittel reduziert werden. Ein Beteiligungscontrolling soll alle finanziellen Aspekte kontinuierlich überwachen.

Viertens: Statt drei Regierungsmitgliedern sitzen seit 2005 noch ein Mitglied und zwei Delegierte des Regierungsrates im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG.

Während der Beratung wurde deutlich, dass die Postulanten eine Reduktion der Beteiligung des Staates und eine Entpolitisierung des Verwaltungsrates anstreben. Solange der Staat aber der grösste Aktionär ist, muss er auch angemessen im Verwaltungsrat vertreten sein.

Insgesamt nimmt die WAK den Bericht als Darlegung des Status quo zur Kenntnis. Einige der Fragen wurden nicht oder nur sehr indirekt beantwortet, andere sind bereits überholt. Was die zukünftige Entwicklung des Flughafens anbelangt, wird im Wesentlichen auf den SIL-Koordinationsprozess verwiesen, der noch lange nicht abgeschlossen sein wird. Angesichts der anstehenden Debatten um Flugbewegungsbeschränkungen und Nachtflugverbote, welche die Zukunft

des Flughafens Zürich direkt betreffen, kann dieses Postulat jedoch als erledigt abgeschrieben werden.

Die WAK beantragt dem Kantonsrat deshalb, der Vorlage 4294 zuzustimmen. Wir danken für Ihre Unterstützung.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich kann es vorwegnehmen, die SVP-Fraktion wird die Abschreibung des Postulates mit Blick auf die in der Zwischenzeit eingeleiteten und umgesetzten Massnahmen am Flughafen abschreiben. Ziel des im Jahre 2003 eingereichten Postulates war, die wirtschaftlichen Interessen des Kantons Zürich in der Flughafen-thematik hervorzuheben, die für diesen als grössten Einzelaktionär und Kreditgeber wahrzunehmen sind. Wir haben die Meinung vertreten, dass selbst das Betriebskonzept der Unique überprüft werden sollte, falls die entsprechende Analyse diesen Bedarf aufzeigen würde.

In der Begründung haben wir klar darauf hingewiesen, dass der Kanton Zürich gegenüber dem Flughafen seine Interessen wahrnehmen muss und das Betriebskonzept auf seine Wirtschaftlichkeit zu überprüfen sei, damit der öffentlichen Hand nicht ein zusätzlicher finanzieller Schaden aus dem Betrieb entstehen kann.

Die SVP bekannte sich damals wie heute klar zu folgender Flughafen-politik: Der Flughafen Zürich ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Der Flughafen hat auch bei einem allfälligen Nichtüberleben der Swiss wirtschaftlich zu sein. Dem Kanton Zürich darf als grösstem Aktionär kein Schaden erwachsen. Die Unique muss entpolitisiert werden, indem die Zürcher Regierungsräte ihre Mandate anderen fachlich ausgewiesenen Kantonsvertretern überlassen.

Mit der Berichterstattung des Regierungsrates verstrichen zwei Jahre; und ein weiteres Jahr verstrich, bis das Postulat heute im Rat behandelt werden kann. Verschiedene Entscheide haben die Antwort bereits vorweggenommen. Die Swiss wurde von der Lufthansa übernommen, der Beitritt zur Starallianz darf als Beitrag zur Stabilisierung betrachtet werden. Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat wurde neu geregelt, das Wachstum hat eingesetzt, das Betriebsergebnis wird erstmals wieder in schwarzen Zahlen ausgewiesen.

Dennoch sind Fragen ungenügend beantwortet worden. Zum Beispiel teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass sich die Geschäftstätigkeit ausschliesslich nach dem hiesigen volkswirtschaftlichen Bedürfnis zu orientieren hat. Ohne Transferpassagiere ist die Wirtschaftlichkeit

nicht gegeben. Dies sagt der Regierungsrat in seiner Antwort; und das lässt doch aufhorchen. Dieses Mass an Marktanteilen ist sicher mit unserem volkswirtschaftlichen Bedürfnis in Einklang zu bringen und nicht allein vom Markt bestimmen zu lassen. Ist der Regierungsrat bereit, die Beteiligung an der Unique zu reduzieren, sobald die Marktumstände dies erlauben? Einen Verkauf der Aktien wird der Regierungsrat zu gegebener Zeit prüfen; so steht es in der Antwort. In der Zwischenzeit wurde die Beteiligung auf das gesetzliche Minimum herabgesetzt – aber ohne eine Aktie zu verkaufen – in Folge einer Aktienaufstockung, und an unseren Staat floss dabei kein Franken zurück.

Der Regierungsrat hält abschliessend in seiner Antwort fest, die Akzeptanz des Flughafens zu fördern und das Vertrauen der Bevölkerung zu stärken. Die SVP ist nach wie vor der Meinung, dass der direkte Einsitz der Regierungsvertreter im Verwaltungsrat der Unique dieser Absicht nicht förderlich sein kann. Diese Aufgabe ist von andern Staatsvertretern wahrzunehmen. Dann könnte auch die immer wieder stipulierte aktive Rolle des Kantons Zürich gegenüber der Bevölkerung anders wahrgenommen werden. Aus der Diskussion in der WAK haben wir gehört, dass dies geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt auf dieses Anliegen zurückgekommen wird.

Die SVP-Kantonsratsfraktion wird die Abschreibung des Postulates unterstützen.

Regula Götsch Neukom (SP, Kloten): Ich bin kein Fan von Fragen im Stil von «Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass ...?». Und von solchen Fragen respektive Meinungsäusserungen wimmelt es im vorliegenden Postulat. Die darin geäusserten Positionen sind bekannt und hätten zu ihrer Verbreitung sicher keines weiteren Postulates bedurft. Aber Peter Good und Hans Frei haben auch die interessante Frage gestellt, wie Grösse und Betrieb des Flughafens ausgestaltet sein müssten, wenn man beides konsequent an den Bedürfnissen des Kantons Zürich, der Bevölkerung und der Zürcher Wirtschaft ausrichten würden. Tatsache ist ja, dass wir letztes Jahr 267'000 Flugbewegungen hatten, und ich höre aus der Wirtschaft niemanden sagen «das ist zu wenig, wir brauchen mehr». Die Wirtschaft floriert, das Drehkreuz dreht, wirtschaftlich gesehen könnte man also vielleicht sagen: Der Flughafen in seiner jetzigen Grösse ist ausreichend und zweckmässig.

Die Beantwortung der gestellten Frage hätte auf jeden Fall zu interessanten neuen Einsichten und Beurteilungen, vielleicht sogar zu einer neuen Politik führen können. Ich vermute aber, dass die Angst, sich auf diesem Minenfeld zu bewegen, zu gross war, um etwas Neues auch nur zu denken. Die Antwort, die vorliegt, hält die altbekannten Positionen des Regierungsrates fest, die sicherlich längst als Textbausteine gespeichert sind und je nach Bedarf neu zusammengesetzt werden. Das höchste der Gefühle wäre es wahrscheinlich, wenn die Fragen wenigstens Punkt für Punkt beantwortet würden, so wie sie gestellt worden sind. Das ist hier nicht der Fall. Aber ich brauche mich glücklicherweise nicht aufzuregen. Es ist ein SVP-Vorstoss, für dessen Beantwortung mittlerweile die SVP-Regierungsrätin geradestehen muss. Wäre es ein SP-Vorstoss, hätten wir mit Sicherheit einen Ergänzungsbericht verlangt. Wäre immer noch Ruedi Jeker zuständig, hätte dies wohl auch die SVP getan – es sei denn, die FDP wäre gerade einmal sehr brav gewesen.

Dass wir für uns für den SVP-Vorstoss nicht dermassen in die Bresche werfen, werden Sie verstehen. Wir stimmen der Abschreibung des Postulates zu.

Hansruedi Hartmann (FDP, Gossau): Die FDP-Fraktion wird dem Antrag des Regierungsrates zustimmen und das Postulat abschreiben. Seit Einreichung des Postulates hat sich viel verändert. In vorbildlicher Weise hat der Regierungsrat im Bericht dies aufgezeigt. Die Anfragen der Postulanten suggerieren grossen Einfluss des Kantons Zürich auf den Flughafen. Ein gewisser Einfluss ist nach wie vor vorhanden. Durch die Volksabstimmung mit dem Ziel der Verselbstständigung des Flughafens wurde der politische Einfluss jedoch stark eingeschränkt und dafür die Zulassung von mehr Markt ermöglicht. Daher ist es verständlich, dass der Regierungsrat zum Beispiel die Höhe der Ticketpreise nicht beeinflussen kann. Die grosse Herausforderung heute und in Zukunft wird die Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich durch einen wettbewerbsfähigen Flughafen sein.

Wie erwähnt, beziehen sich die Fragen der Postulanten mehrheitlich auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Trotzdem sind mit aller Kraft der Schutz der Bevölkerung, die Stärkung des Vertrauens und die Akzeptanz des Flughafens einzubeziehen. Nur dann kommt die volkswirtschaftliche Bedeutung richtig zum Tragen.

Zum Schluss noch eine persönliche Bemerkung. Der sachliche Bericht zum Postulat 186/2003 und die Ausführungen in der WAK durch Personen der Volkswirtschaftsdirektion heben sich wohltuend ab von den unzähligen E-Mails, welche täglich auf meinem Computer erscheinen und deren Inhalt weis machen will, Exekutive und Legislative müssten nur mit dem Finger schnippen und alles wäre dann in Ordnung.

Die FDP-Fraktion wird der Abschreibung zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Bericht und Antrag des Regierungsrates stammen vom 23. November 2005. Ich gehe davon aus, dass in diesem Zeitraum im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG intensiv über eine Aktienkapitalerhöhung diskutiert wurde. Ich erachte diesen Bericht als aktive Aktienkurspflege in Hinsicht auf die Kapitalerhöhung. Ich mache ihnen dann auch keinen Vorwurf. Sie konnten diese Kapitalerhöhung trotz Gewinnverwässerung zum Vorteil der Staatskasse abwickeln. Wir machen hier aber keine Aktienkurspflege, sondern diskutieren diesen Bericht zur Zukunft des Flughafens. In grossen Zügen wird die bekannte Position aus dem Jahr 2004 definiert. Auch das ist kein Vorwurf, sondern einfach eine Erklärung, weshalb wir unsererseits halt auch unsere bekannten Positionen definieren. Wir stossen uns einmal mehr an den Aussagen zur Erreichbarkeit und Drehkreuzfunktion. Das ist im Bericht so formuliert, dass jedes Flugzeug, das landet oder startet, a priori ein volkswirtschaftlicher Segen ist. Von volkswirtschaftlichen Schäden oder Klimaschädigung durch die Luftfahrt ist keine Rede. Wo auf den Markt verwiesen wird, werden die wettbewerbsverzerrenden Elemente der internationalen Luftfahrt höchstens gestreift. Ich denke an die fehlende Besteuerung des Kerosins, die Befreiung von der Mehrwertsteuer. Ich denke daran, dass wichtige Airlines in den Vereinigten Staaten unter «Chapter 11» fliegen – mit dem Ziel, die Pensionskassenansprüche der Angestellten auf den Staat abzuwälzen. Ich denke aber auch an europäische Airlines wie die Alitalia, welche noch vor der eigentlichen Strukturbereinigung stehen. Das wird den innereuropäischen Flugverkehr und die Nordatlantikroute stark beeinflussen und keineswegs zwangsläufig zum Vorteil von Unique. Im Weiteren wird die A380-Strategie der Lufthansa einen erheblichen Einfluss auf die Zukunft des Flughafens haben. Swiss als Lufthansa Süd wird wohl kaum A380 fliegen. A380 sind für Hubs der dritten Liga – und in dieser spielt Zürich – nicht vorgesehen.

Auch bei der ersten Frage der Postulanten, ob sich der Flughafen ausschliesslich auf die hiesigen volkswirtschaftlichen Bedürfnisse auszurichten habe, hätte man allenfalls mit einigen Sätzen auf die Auslandsengagements der Flughafen Zürich AG eingehen können. Wenn man bedenkt, dass der Bundesrat ein vergleichsweise überschaubares Engagement der Swisscom in Irland untersagt, so ergäben diese Engagements in Südamerika und Asien wohl auch noch etwas Erklärungsbedarf. Wir teilen die Meinung des Regierungsrates, dass die Akzeptanz des Flughafens zu fördern sei. Wir sehen diesen Weg in einer Plafonierung der Bewegungen und einer Verlängerung der Nachtruhe und einer raumplanerischen Sicherheit, indem man Änderungen am Pisten-system mit seinem Abrollwegen ausschliesst.

Wir unterstützen die Abschreibung des Postulates.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Wie bereits von einigen Vorrednern erwähnt, finde auch ich es bedauerlich, dass die Regierung nicht die Chance nutzte, die eigentliche und durchaus berechtigte Frage der Postulanten möglichst konkret zu beantworten, nämlich: Wie gross oder eben wie klein kann der Flughafen sein, damit die Wirtschaft nicht Schaden erleidet? Stattdessen wird Altbekanntes wieder aufgewärmt, ohne eine präzise Aussage in dieser Richtung zu machen. Sicher, das ist eine äusserst komplexe Frage, die sich nicht mit einer Zahl beantworten lässt; das ist mir auch klar. Aber es wäre sehr begrüssenswert gewesen, wenn die Regierung nochmals einen neuen Anlauf dazu unternommen hätte. Diese Frage ist ja nicht gerade marginal in den ganzen Diskussionen in den Kommissionen rund um die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik». Auf der Seite 5 der regierungsrätlichen Antwort wird wieder einmal die Nachfrageprognose, die so genannte Infrac-Studie, zitiert, die man ja bekanntlich in den SIL-Prozess vom Bund einfliessen liess. Aber gerade die Aussage dieser Studie taugt nicht gerade viel, da sie von falschen Grundlagen ausging wie zum Beispiel einer sicher sehr optimistischen Annahme von einem immerwährenden uneingeschränkten Wirtschaftswachstum und einer stetig steigenden Nachfrage, gekoppelt natürlich mit weiterhin sinkenden Flugpreisen. Die ökologische Betrachtungsweise wurde völlig ausser Acht gelassen. Aber auch diese könnte sich irgendwann einmal finanziell niederschlagen, wie zum Beispiel bei der Einführung von Treibstoffzöllen, was meiner Meinung nach schon lange hätte realisiert werden müssen. Zudem wurde diese Nachfrage-

prognose – das nur nebenbei – von einer deutschen Gegenstudie, dem so genannten Kienbaum-Bericht, bezüglich ihres wissenschaftlichen Wertes so ziemlich zerpfückt. Für mich wäre das also mehr als Grund gewesen, im Rahmen der Beantwortung dieses Postulates nochmals über die Bücher zu gehen.

Einen interessanten Aspekt zu diesem Thema möchte ich auch noch erwähnen: Laut einem Zeitungsbericht des Tages-Anzeigers vom 19. Mai 2006 lebt der Zürcher Flughafen immer weniger vom Fliegen, sondern setzt immer mehr auf sein Einkaufs- und Kongresszentrum. Der Flughafen Zürich macht in Europa am zweitmeisten Umsatz pro Passagier im so genannten Nebengeschäft; eine Tatsache, die man bei den ganzen wirtschaftlichen Bewertungen nicht ausser Acht lassen sollte. Zudem hat der Flughafen Zürich im letzten halben Jahr einen satten Gewinn erwirtschaftet; das, obwohl die Flugbewegungen leicht rückläufig sind. Das möchte ich jetzt auch nicht mehr weiter kommentieren, sondern einfach so im Raum stehen lassen.

Mir ist auch klar, dass es nicht viel bringen würde, einen Ergänzungsbericht zu verlangen, da dieser nicht mehr in nützlicher Frist die benötigten konkreteren Antworten liefern könnte. Enttäuscht werde ich der Abschreibung des Postulates zustimmen.

Arnold Suter (SVP, Kilchberg): Wie schon gesagt, diverse Teile im Bericht des Regierungsrates sind in der Zwischenzeit bereits überholt. Trotzdem kann festgehalten werden, dass die zum Zeitpunkt des Berichts gemachten Äusserungen sehr umfangreich ausgefallen sind. Die Regierung hat sich in der Zwischenzeit sehr bemüht, den Flughafen im schwierigen Umfeld wieder richtig zu positionieren. Die Möglichkeit zum raschen Transport von Personen und Gütern über weite Distanzen ermöglicht der Schweizer Exportwirtschaft die Ausdehnung ihrer Absatz- und Arbeitsmärkte, führt zu einer Intensivierung des Binnenmarktes und macht die Schweiz als Standort für in- und ausländische Unternehmungen attraktiv und fördert den für die Schweiz wichtigen Tourismus. Für unseren Wirtschaftsraum Zürich und die Schweiz hat der Flughafen Zürich eine entscheidende Bedeutung. Was es heisst, wenn der Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich ins Stottern gerät, haben wir im Jahr 2001 schmerzlich erfahren müssen. Der Niedergang der Swissair und die weltweite Krise der Luftfahrt als Folge der Terroranschläge in den USA vernichteten allein am und um den Flughafen Zürich innert kürzester Zeit fast 30'000 Arbeitsplätze und über 3 Milliar-

den Franken an Wertschöpfung. Von dieser Depression hat sich der Wirtschaftsstandort Zürich in der Zwischenzeit wieder gut erholt. Es gilt jetzt, sämtliche vor allem hausgemachten Gefährdungen wie die unsägliche Plafonierungsinitiative abzuwenden, damit die dringend nötige Stabilität in diesem Bereich wieder hergestellt wird und so die positive Wirtschaftsentwicklung und die damit verbundenen Arbeitsplätze gesichert oder sogar weiterentwickelt werden können.

Die SVP ist sich ihrer Verantwortung bewusst, mit der umfangreichen Antwort der Regierung grösstenteils zufrieden und deshalb, wie mein Vorredner Hans Frei gesagt hat, mit der Abschreibung des Postulates einverstanden.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich zitiere: «Der Luftverkehr wird sich in Zukunft nicht mehr zwischen den grossen Zentren des Kontinents abspielen, er wird auch dem Verkehr über die Meere von Kontinent zu Kontinent dienen. Unser Land muss sich diesem Verkehr widmen, ob es ihm passt oder nicht, will es nicht ins Hintertreffen geraten. Nur dann wird die Konkurrenzfähigkeit unseres Werkplatzes, des Handels, des Bank- und Fremdenverkehrs gewährleistet sein. Der Nutzen des Luftverkehrs liegt in seiner Auswirkung auf die gesamte Volkswirtschaft unseres Landes.» Diese Worte stammen aus dem Jahr 1946. Sie sind dem Beleuchtenden Bericht des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 5. Mai entnommen, über den es im Titel der Vorlage hiess: Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten. Man kann sagen, der Regierungsrat sei stur, er behaupte immer dasselbe. Oder aber man kann sagen, er habe es damals schon gesehen.

Das vorliegende Postulat wirft unter anderem die wichtige Frage auf, ob unser Flughafen den hiesigen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen – nicht den Bedürfnissen des Kantons Zürich, es heisst «den hiesigen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen» – entspricht oder aber für die Bedürfnisse der hiesigen Volkswirtschaft zu gross konzipiert sei. Und was heisst jetzt «hiesig», wenn wir schon dabei sind? «Hiesig» darf ganz sicher nicht gleichgesetzt werden mit «auf den Kanton Zürich beschränkt», hiesig bezieht sich auf den weit über unsere Kantons- und Landesgrenzen hinaus reichenden Arbeitsraum, Wirtschaftsraum und Lebensraum Zürich und damit auf weite Teile der Schweiz und auch des angrenzenden Auslands. Letztlich aber geht es darum zu prüfen, ob sich die eingangs zitierte Aussage des Regierungsrates aus dem Jahr 1946, wonach der Nutzen des Luftverkehrs in seiner Aus-

wirkung auf die gesamte Volkswirtschaft unseres Landes liegt, in Bezug auf den Flughafen Zürich als richtig erwiesen hat oder nicht. Jedenfalls lassen die Redaktionen der andern Kantone in der Schweiz – nicht nur in Sachen Fluglärm die Kantone Aargau und Schaffhausen, sondern eben auch in Sachen Volkswirtschaft eine ganze Reihe anderer Kantone – darauf schliessen, dass sehr wohl die hiesige Volkswirtschaft eine umfassendere betrifft. In seinem Bericht und Antrag vom 23. November 2005 zum vorliegenden Postulat führt der Regierungsrat Folgendes aus: «Die Erreichbarkeit eines Wirtschaftsstandortes wird mit der zunehmenden Globalisierung zu einem immer wichtigeren Faktor für dessen wirtschaftliche Entwicklung.» Das sind keine Plattitüden, das sind Tatsachen, die auch durch Fakten mehrfach belegt sind. Die Flughafenpartner, allen voran natürlich die Volkswirtschaftsdirektion, haben in den vergangenen Jahren bei unabhängigen Instituten verschiedene Studien in Auftrag gegeben, die den volks- und verkehrswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Zürich zum Gegenstand hatten. Ich erinnere in diesem Zusammenhang etwa an die im Jahr 2003 von der Vereinigung der internationalen Flughäfen der Schweiz, zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt herausgegebene Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Landesflughäfen, dann die Studie «Perspektiven zur Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz» vom wirtschaftswissenschaftlichen Zentrum der Universität Basel vom September 2004 und die im Juli 2005 veröffentlichte Infrac-Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Es gibt also nicht nur Studien von und aus Zürich, sondern sehr wohl auch anderer Interessierten. Über die Resultate dieser Studien wurde seinerzeit in den Medien ausführlich berichtet. Es sind auch verschiedene, Ihnen bekannte Stellungnahmen des Regierungsrates zu parlamentarischen Vorstössen eingeflossen. Auf eine ausführliche Wiederholung der Resultate dieser Studien möchte ich deshalb hier verzichten. Es ist aber eine Tatsache, dass der Landrat von Waldshut die Infrac-Studie über die Medien kritisiert hat. Die Unternehmer von Kienbaum haben sich allerdings einer fachlichen Diskussion mit Infrac nie gestellt, obwohl wir ihnen das sofort angeboten haben. Ich möchte Ihnen folgende Kennzahlen in Erinnerung rufen:

Das Bezugsjahr ist das Jahr 2004. Damals stellten die am Flughafen Zürich direkt tätigen Unternehmen 18'000 Vollzeitstellen zur Verfügung. Wegen häufigen Jobsharings boten sie insgesamt 24'000 Men-

schen Arbeit und Einkommen. Hinzu kamen weitere 79'000 Stellen, die indirekt vom Flughafen abhängig sind, so genannte Ziellieferer. Die direkt am Flughafen Zürich ansässigen Unternehmen erzielten im Jahr 2004 eine Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Franken. Rechnet man weitere indirekte Wertschöpfung hinzu, so erhöht sich dieser Wert auf rund 13 Milliarden Franken. Der Nutzen des Luftverkehrs liegt in seiner Auswirkung auf die gesamte Volkswirtschaft unseres Landes. – Das ist das Zitat, und die erwähnten Studien zeigen, dass dieser Satz der Gründerväter des Flughafens Zürich halt, ob man will oder nicht, den Nagel auf den Kopf trifft. Das heisst, wenn der Wirtschafts- und Jobmotor Flughafen Zürich ins Stottern gerät – mussten wir im Jahr 2001 erleben, was geschieht: Der Untergang der Swissair und die weltweite Krise der Luftfahrt als Folge der Terroranschläge in den USA vernichteten allein am und um den Flughafen Zürich innert kürzester Zeit mehr als 29'000 Arbeitsplätze und über 3 Milliarden Franken an Wertschöpfung. Vielleicht erinnern Sie sich an die Massnahmen, die die Volkswirtschaftsdirektion damals am Flughafen unternahm, um die zahlreichen in Aussicht gestellten Arbeitslosen aufzunehmen.

Das vorliegende Postulat wirft weiter die Frage auf, ob die Aufrechterhaltung der Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich allenfalls nur dazu dient, die Flugzeuge der Swiss auszulasten. Mit dieser Frage sind die Umsteigepassagiere, die so genannten Transferpassagiere, angesprochen. Oft ist der Einwand zu hören, dass Umsteigepassagiere eigentlich gar nichts mit dem Flughafen zu tun hätten, im Transitbereich höchstens mal eine Tafel Schokolade kaufen oder ein Bier trinken. Sie würden aber keinerlei volkswirtschaftlichen Nutzen bringen, sondern höchstens die Umwelt belasten. Nichts ist nach Ansicht des Regierungsrates so falsch wie diese Betrachtungsweise. Netzwerkgesellschaften wie die Swiss sind zwingend auf ein Drehkreuz angewiesen. Für die Swiss ist dies der Flughafen Zürich. Hier bildet sich ihre Flugbewegung in Ankunfts- und in Abflugswellen. Dieses Konzept macht es ihr möglich, ihren geografischen Wirkungskreis weit über die Schweiz hinaus auszuweiten. Denn mit der Bildung von Wellenstrukturen werden Umsteigeverbindungen geschaffen, die es erlauben, neue Märkte ausserhalb ihres eigenen Heimmarktes zu erschliessen. Als Netzwerkgesellschaft nützt die Swiss die Kumulation von Lokal- und von Transferpassagieren. Umsteigepassagiere tragen massgeblich zu einer besseren Auslastung von einer Netzwerkgesellschaft angebote-

ner Interkontinentalverbindungen bei. Sie machen solche häufig überhaupt erst möglich. Und ein solches Szenario, wenn man diese Netzverbindung nicht anbieten könnte, würde die Volkswirtschaft nicht nur des Kantons Zürich erheblich und nachhaltig schwächen, der Swiss kommt auch bei der zukünftigen Entwicklung des Flughafens eine entscheidende Rolle zu.

Ganz abgesehen vom grossen volkswirtschaftlichen Nutzen, den das Luftverkehrsdrehkreuz Flughafen Zürich unserer Region und weiten Teilen der Schweiz bringt, sind die Handlungsspielräume des Kantons für eine direkte Einflussnahme auf die Gestaltung der Zukunft des Flughafens sehr begrenzt. Sowohl die Luftfahrtgesetzgebung des Bundes als auch die Dutzenden von bilateralen Luftverkehrsabkommen des Bundes mit Südstaaten und vor allen die für die Schweiz weitgehend verbindliche EU-Gesetzgebung im Bereich Luftfahrt lassen verkehrslenkende Massnahmen kaum beziehungsweise nur unter klar definierten Voraussetzungen zu. Dieser Aspekt der Behandlung der Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik» wird noch intensiv diskutiert werden. Mit Blick auf die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Zürich AG ist die aktuelle Kantonsbeteiligung auf der Höhe des gesetzlich vorgeschriebenen Minimums, also auf einem Drittel plus einer Aktie, beizubehalten. Und für den Regierungsrat ist die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Kantons am Flughafen Zürich eines der wichtigsten Ziele. selbstverständlich und gleichberechtigt mit dem Schutz der Bevölkerung vor den schädlichen und lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs, was der Regierungsrat mit seiner Entscheid vom 16. August 2005 oder auch vom 21. Dezember 2005 auch bewiesen hat.

Mit dem Gegenvorschlag des Regierungsrates zur Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik», das heisst dem neuen Fluglärminindex, wollen wir dem zuletzt genannten Ziel, dem Schutz der Bevölkerung, einen wesentlichen Schritt näher kommen. Ich bitte Sie deshalb auch im Namen des Regierungsrates, das Postulat 186/2003 als erledigt abzuschreiben, was Sie ja auch tun wollen. Besten Dank dafür.

Richard Hirt (CVP, Fällanden): Ich habe mich eigentlich immer zurückgehalten und nie das letzte Wort gegeben, aber jetzt hat es mich doch gereizt: Der flammende Appell von Regierungsrätin Rita Fuhrer für den Fluglärminindex gehört jetzt nicht zu diesem Postulat. Ich würde meinen, sie hat auch nur die Berichte, die sie selbst in Auftrag gege-

ben hat, zitiert. Es handelt sich um den Infrac-Bericht. Und im Infrac-Bericht steht: Zürich hat eine Anbindung, ist interkontinental an fünfter Stelle und kontinental an siebter Stelle. Das ist für einen Standort wie Zürich eine sehr, sehr gute Anbindung. Ich kann auch eine andere Zahl zitieren. Die Stadt Wien ist sieben Mal grösser als die Stadt Zürich. Und Wien hat einen sieben Mal kleineren Flughafen. Österreich hat ein deutlich höheres Wachstum als die Schweiz. Man darf also nicht alles nur auf den Flughafen reduzieren. Wir haben jetzt, glaube ich, 287'000 Flugbewegungen und die Wirtschaft läuft sehr gut.

Ich finde es einfach nicht fair, wenn jetzt auf diesem Postulat Ihrer Partei einen derartigen flammenden Appell an den Kantonsrat gerichtet wird.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Nur ganz kurz zwei Dinge, Richard Hirt: Wien hat nicht einen sieben Mal kleineren Flughafen, sondern einen in etwa gleichgrossen, und vor allem hat Wien anteilmässig mehr Transferpassagiere als Zürich. Und zum Zweiten: Sie haben keine Ahnung, was ein flammender Appell der Regierungsrätin Rita Fuhrer ist, sonst hätten Sie diese zwei Worte zum Fluglärmindex nicht als solchen bezeichnet. (*Heiterkeit.*)

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Das Wort wird weiter nicht mehr verlangt. Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt.

Damit ist das Verfahren beendet, das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: In Abweichung der verfahrensmässigen Usanz erteile ich bereits jetzt das Wort für eine Fraktionserklärung der SVP an Alfred Heer, Zürich.

Erklärung der SVP-Fraktion zum Ausstand von Markus Kägi als Ombudsmann

Alfred Heer (SVP, Zürich): Die SVP des Kantons Zürich weist die Forderung der Sozialdemokratischen Partei, wonach der kantonale

Ombudsmann für die Zeit des Regierungsratswahlkampfes in den Ausstand treten soll, mit Entschiedenheit zurück. Die Forderungen offenbart eine gewisse Konzeptionslosigkeit der SP und Angst vor einem Wahlerfolg der SVP. Vor einer Woche brachte der Fraktions-sprecher hier zu Protokoll, dass man mit der Arbeit von Ombudsmann Markus Kägi dermassen zufrieden sei, dass man sich wünsche, er möchte noch lange in seinem Amt verweilen. Die nun erhobene For-derung, mit der die SP genau das Gegenteil will, entbehrt jeglicher rechtlichen Basis. Die zur Begründung angeführten Bestimmungen über die Unvereinbarkeit verbieten wohl die gleichzeitige Ausübung bestimmter politischer Ämter, hingegen keinesfalls die Kandidatur für ein solches Amt. Ein Telefonanruf in die Rechtswissenschaftliche Fa-kultät oder eine Kontaktaufnahme mit dem emeritierten Staatsrechts-professor Walter Haller hätte ausgereicht, um die Rechtslage abzuklä-ren. Es besteht nicht der geringste rechtliche Anhaltspunkt, der diese Forderung der Sozialisten stützt.

Die SVP hatte darum auch keinerlei Einwände, als die Stellvertreterin von Markus Kägi, Regine Aepli, sich im Jahr 2003 anschickte, einen Regierungsratswahlkampf zu bestreiten. Ihre Fähigkeit, das Amt als Ombudsfrau mit der nötigen Umsicht und der gebotenen Zurückhal-tung und politischen Neutralität auszuüben, wurde von uns zu keinem Zeitpunkt in Frage gestellt. Offenbar zielt die SP auf die Integrität von Ombudsmann Markus Kägi. Markus Kägi übt seit zehn Jahren zu-sammen mit seinem Team sein Amt hervorragend aus, was Sie, wie bereits erwähnt, ebenfalls hervorheben und ihm attestieren. Davon zeugt auch sein hohes Ansehen in der Zürcher Bevölkerung und bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des Kantons Zürich. Wie Sie hier versuchen, auf den Mann zu spielen, zeugt offenbar bereits von einiger Nervosität für die kommenden Regierungsratswahlen und ist unseres Erachtens so kurzsichtig, dass dies für uns nur mit «pein-lich!» und einem «Dankeschön für die Gratiswerbung» erwogen wer-den muss. Wir können Ihnen versichern, dass wir dafür kämpfen, dass Markus Kägi am Abend des 15. Aprils 2007 wird erklären können, er trete als Ombudsmann zurück.

6. Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Ostumfah-rung (Stadttunnel Brunau–Neugut, Ostast und Waidhaldetunnel)

Postulat von Adrian Bergmann (SVP, Meilen), Carmen Walker Späh (FDP, Zürich) und Arian Hug (CVP, Zürich) vom 31. Januar 2005

[KR-Nr. 29/2005](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Gabriele Petri, Zürich, hat an der Sitzung vom 30. Mai 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich): Ich bin ein wenig irritiert. Da schreiben Sie doch in Ihrer netten Begründung zum Postulat im ersten Satz, die Ostumfahrung sei Bestandteil des Nationalstrassennetzes und auch Bestandteil des Sachplans Strasse. Nach meinem bescheidenen Wissensstand ist im Sachplan Verkehr – Verkehr und nicht Strasse!, so heisst er nämlich, auch wenn Sie das gerne anders hätten –, beschlossen vom Bundesrat am 26. April 2006, weder im Plan noch im Bericht, wo so genannte Handlungsfelder und Vorhaben mit hohem Koordinationsbedarf beschrieben werden, ein Ostast oder ein Waidhaldetunnel zu finden. Aber auch die Ostumfahrung als Ganzes, wie Sie sie in Ihrem Postulat beschreiben, heute schon als Bestandteil des Nationalstrassennetzes zu bezeichnen, scheint mir doch ein wenig kühn, wurde doch der Netzbeschluss letztmals im Jahre 1986 revidiert und später nur noch mit der Prättigauer Strasse ergänzt. Eine Zürcher Ostumfahrung lässt sich aber im Nationalstrassengesetz und -netzbeschluss – und das scheint mir massgebend – nicht finden. Vielleicht sollten Sie da nochmals über die Bücher gehen – gehen und nicht fahren! – bevor Sie demnächst auch noch zum Spatenstich für Strassen einladen, die noch nicht über eine gesetzliche Grundlage verfügen.

Aber ich sehe, rechtliche und finanzielle Grundlagen sind ja nur Details. Was zählt, sind der Glaube, die Hoffnung und der politische Aktivismus. Das erinnert natürlich schon an den «Martelli-Tunnel»; der wurde nie gebaut, dafür ist Katrin Martelli Stadträtin geworden. Es erinnert an den Seetunnel; wird nie gebaut werden, dafür ist Reto Cavagnoli jetzt Gemeindepräsident. Ich bin zuversichtlich, dass auch unsere wertigen Postulantinnen und Postulanten honoriert werden. Irgendein «Politpöstli» lässt sich doch sicher noch finden.

Aber zur Sache. Aus sachlichen Gründen spricht nichts für einen Stadttunnel, nicht für einen Waidhaldetunnel oder eine Ostumfahrung.

Gut, einen positiven Aspekt möchte ich Ihnen nicht verheimlichen: Die Goldküste könnte von der von Ihnen geplanten Ostumfahrung mit einem Reisezeitgewinn von doch fünf bis fünfzehn Minuten rechnen, um den Flughafen so schneller zu erreichen. Schön, das steht übrigens auf Seite 7 der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Seetunnel im Vergleich zum Stadttunnel. Im gleichen Bericht steht aber noch eine andere zentrale Aussage, nämlich auf Seite 4 – Sie habens nicht dabei –, ich zitiere: «Der Durchgangsverkehr durch die Stadt ist, sofern weder Stadt- noch Seetunnel realisiert sind, verschwindend klein gegenüber dem Ziel- und Quellverkehr.» Das zeigt einmal mehr, dass Stadtautobahnen Verkehrsprobleme nicht zu lösen vermögen, sondern nur verlagern. Es zeigt aber auch deutlich, dass jede neue Stadtzufahrt das Problem Ziel-Quellverkehr verschärft und die Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner und unsere Gesundheit zusätzlich belastet. Dazu heisst es so schön im gleichen Bericht auf Seite 11 unter dem Titel «Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen», ich zitiere: «Die Variante Stadttunnel und Ostast führt zu grosser Verkehrszunahme.»

Das wollen wir nicht! Mehr Verkehr in der Stadt Zürich, grösste Verkehrszunahmen, das wollen wir wirklich nicht! Da können Sie sich Ihren wohlmeinenden Punkt c) im Postulat mit den so genannten flankierenden Massnahmen gleich sparen. Das kommt einer Realsatire schon ziemlich nahe. Sie wollen einen Stadttunnel bauen, was nachweislich mehr Ziel- und Quellverkehr generiert, und dann verlangen Sie mit grossen braunen oder vielleicht blauen Augen flankierende Massnahmen zur Eindämmung genau dieses zusätzlichen Verkehrs. Öffnen Sie doch den Sihlsee und verteilen Sie nachher Joghurtbecherli, das kommt der Sache etwa ähnlich! Nein, es gibt im Bereich Strassenbau nur eine taugliche Massnahme: den zusätzlichen Autoverkehr in der Stadt zu vermeiden, den Stadttunnel, den Waidhaldetunnel und den Ostast gar nicht zu bauen! Wir Grünen setzen auf den öffentlichen, Fussgänger- und Veloverkehr und gewinnen damit nicht nur Wahlen, sondern auch Ruhe und Gesundheit.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Schon bald wird der Üetlibergtunnel eröffnet und der Verkehrsfluss aus Chur in Richtung Westschweiz umfährt zukünftig die Stadt Zürich. Das ist gut so. Hingegen wird der Verkehrsfluss auf der Achse Sankt-Gallen–Bern, Sankt-Gallen–Innerschweiz aussen herum über den Gubristtunnel oder dann über Rosengarten, Milchbucktunnel mitten durch die Stadt geführt. Die

Anbindung der Innerschweiz an den Flughafen ist zurzeit völlig unbefriedigend. Es geht entweder über die stark belastete Nordumfahrung oder dann im Kriechtempo quer durch die Stadt. Das kann es ja nicht sein!

Seit Jahrzehnten warten wir rund um die Stadt Zürich auf diese Lückenschliessung. Der Stadt Zürich fehlt der Ostring. Die Entlastung der Nordumfahrung könnte eben im Sinne der kommunizierenden Gefässe auch über eine Ostumfahrung erfolgen. Die Verbindung zwischen Brunau und Neugut ist mehr als nur überfällig. Wir loben alle unseren ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) – selbstverständlich auch wir – und insbesondere die S-Bahn, und betonen, wie der Name sagt: «Der Verbund, der überzeugt.» Vernetzung ohne Lücken! Was beim öffentlichen Verkehr ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs ist, wird beim Individualverkehr bewusst von Ihrer Seite (*der Linken*) torpediert. Der Stadttunnel hat aber inzwischen eine breite Akzeptanz gefunden und auch die Stadtzürcher Regierung sieht die Vorteile einer Tieferlegung des Verkehrsflusses zwischen Brunau und Neugut. Mit dem vorliegenden Postulat wird der Regierungsrat nun beauftragt, das Ausführungsprojekt Ortsumfahrung mit Stadttunnel, Anschluss an die Forchstrasse und den Waidhaldetunnel unverzüglich voranzutreiben. Parallel zu den gestarteten Projektierungsarbeiten hat sich der Regierungsrat aktiv für die möglichst schnelle Aufnahme in den Sachplan Strasse des Bundes einzusetzen, dort, wo das noch nicht erfolgt ist, und dort, wo diese Aufnahme vorhanden ist, die Anpassungen zu beantragen. Die zeitgleiche Umsetzung der entsprechenden flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich ist ebenfalls rechtzeitig an die Hand zu nehmen, womit die Anwohner der stark frequentierten Durchgangsachsen eine Perspektive mit weniger Verkehr haben. Im Sinne einer Vernetzung ist die Ortsumfahrung auch mit der Forchstrasse über einen Ostast zu verknüpfen. Das Projekt Stadttunnel ist nicht neu. Gewaltige Vorarbeiten und Studien wurden geleistet. Die Akten und Pläne zu diesem Unterfangen stapeln sich meterhoch. Die optimale Linienführung wird diskutiert. Der Tunnel neben dem Hauptbahnhof ist erstellt. Anschlusswerke im Neugut und der Brunau bestehen schon und müssen nur noch angepasst werden. Die Geologie unter dem Zürichberg ist bekannt. Im Gegensatz zur Autobahn im Zürcher Oberland ist Landerwerb bei einem Bauvorhaben, das vor allem unter dem Boden stattfindet, nur am Rande ein Thema. In Singapur würde man in spätestens zwei Jahren mit den Bauarbeiten begin-

nen und, um Zeit zu gewinnen, die Tunnelbohrmaschinen im Neugut zum Start ansetzen. Es liegt also an uns und der Verwaltung, einen ehrgeizigen Fahrplan aufzustellen und umzusetzen. In der Projektierung sind unsere Ingenieurbüros, wenns drauf ankommt, leistungsfähiger als man denkt. Analog zum Vorhaben der Zürcher Oberlandautobahn ist notfalls der Projektierungskredit durch den Kanton Zürich vorzuschliessen. Mit der vollständigen Aufnahme des Stadttunnels mit Ostast und Waidhaldetunnel im Sachplan Strasse ergibt sich nun, nach der Annahme der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*), die 100-prozentige Finanzierung durch den Bund. Die Initialzündung muss aber nach wie vor auf kantonaler Ebene erfolgen. Angesichts der Bedeutung der Schliessung des Zürcher Autobahnringes, welcher gleichzeitig ein Teil einer nationalen Transitachse ist, und der noch zu erwartenden Verkehrszunahme auf dieser Strasse sowie angesichts der jährlichen Abgaben zu Lasten des Strassenverkehrs aus dem Kanton Zürich an den Nationalstrassenfonds des Bundes muss dieses Projekt mit Nachdruck gegenüber dem Bund vertreten werden; umso mehr, als auch die Nachbarkantone von Verbesserungen im Zürcher Transitverkehr profitieren werden. Bei der Realisierung grosser Projekte ergeben sich bei uns immer wieder enorme Verzögerungen. Auch diesem Umstand ist mit entsprechendem Ausführungsdruck Rechnung zu tragen, wenn die Grundlagen für die Beschlussfassung eines Objektkredites erstellt werden.

Bezüglich Kosten nur eine Nebenbemerkung an den Bund: Allein mit der Teuerungs- und Kostenüberschreitungen bei der durch den Bund unter anderem auch mit Treibstoffzollzuschlägen finanzierten NEAT könnte man mehrere Stadttunnels bauen. Mit der Zustimmung zum Projektierungsauftrag für die Realisierung der Ostumfahrung signalisiert der Kanton Zürich an den Bund die Bereitschaft, seine Verkehrsprobleme durch die zügige Schliessung der Lücken im HLS-Netz (*Hochleistungsstrassen*) zu lösen.

Wir bitten Sie, dieses Postulat zu unterstützen.

Roland Munz (SP, Zürich): Die Postulierenden verlangen, es seien die Bauwerke Waidhaldetunnel für 350 Millionen Franken, Stadttunnel für 2000 Millionen Franken und dessen Ostast für 200 Millionen Franken derart voranzutreiben, dass im Jahr 2010 mit dem Bau begonnen werden kann. Die SP lehnt dieses Postulat ab.

Der Wirtschaftsraum Zürich ist vor allem von Binnenverkehr und von Ziel-Quellverkehr bestimmt. Die bürgerlich dominierte ZPG (*Zürcher Planungsgruppe Glatttal*) hat schliesslich auch festgestellt, dass der Durchgangsverkehr von untergeordneter Bedeutung sei. Basierend auf diesen Erkenntnissen sehen wir den kostengünstigsten, umweltverträglichsten und nachhaltigsten Ansatz zur Lösung der nicht bestreitbaren Verkehrsprobleme darin, Verkehr, wo immer möglich, vom Auto auf den Bus, vom Bus auf das Velo oder – noch besser – auf die Füsse zu verlagern, denn dann hat es auch auf lange Sicht genug Platz auf dem bestehenden Strassennetz für all jene, welche auf die Strasse angewiesen sind. Tatsache ist, dass neue Verkehrswege immer auch neuen Verkehr generieren; dies gilt übrigens nicht nur für den Strassenverkehr. Aber nicht nur Leute, die wie wir den uferlosen Ausbau des Strassennetzes entschieden ablehnen, nicht nur Leute wie wir haben Probleme mit vorliegendem Postulat. Nein, auch bei Befürwortern des Ausbaus hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Stadttunnel nicht funktioniert, ohne dass der Verkehr leistungsfähig im Norden beim Neugut abgenommen wird. Diese Leute erklären uns darum immer und immer wieder, es sei zuerst die A1 auszubauen, zweitens die Oberlandautobahn zu realisieren, dann drittens die Glatttalautobahn in Angriff zu nehmen, bevor erst überhaupt die Möglichkeit bestünde, den Stadttunnel im Neugut anzuschliessen. Auch wenn wir diese gewaltigen neuen Strassen nicht begrüessen oder sogar ablehnen würden, überzeugt uns doch der Gedanke, dass nicht eine neue Autobahn auf einen heute schon stark ausgelasteten Knoten geführt werden kann. Einen Stadttunnel zu bauen, ohne dass der heute ausgelastete Knoten Neugut mehr Verkehr aufnehmen und wieder abführen kann, ist schlicht widersinnig. Damit beschwören Sie den Verkehrskollaps in Dübendorf, Hirzenbach und Wallisellen geradezu herauf.

Wie eingangs erwähnt, erkennen wir allerdings im Unterschied zu den Postulierenden die Lösung der Verkehrsprobleme nicht im uferlosen Ausbau der Strasseninfrastruktur, sondern in deren Bewirtschaftung und intelligenteren Nutzung. Klar können wir den Wunsch nachvollziehen, der Bund möge möglichst viele unserer Fantasien bezahlen. Es ist aber kaum wahrscheinlich, dass etwa der Ostast als Bundesstrasse aufgenommen würde. Allgemein herrscht unter Fachleuten die Überzeugung, die Forchautostrasse als Parallelroute zur Oberlandautobahn werde kaum je eine Bundesstrasse, also auch nicht deren Fortführung als Ostast zum Stadttunnel. Dies würde schliesslich auch in krassem

Widerspruch stehen zum Entwurf zur Gesamtverkehrsstrategie unseres Kantons, welcher Parallelrouten zur HLS ausdrücklich ablehnt. Dies kann im Entwurf zum Kapitel 4.1 des Verkehrsrichtplans jederzeit nachgelesen werden.

Lediglich dem Verlangen nach flankierenden Massnahmen können wir uns selbstverständlich anschliessen. In diesem Zusammenhang verlangen wir zusätzlich wirksame Mittel, um die notwendigen flankierenden Massnahmen nicht nur versprochen zu bekommen, sondern um deren kompromisslose Umsetzung danach auch tatsächlich durchsetzen zu können. Sollte der Waidhaldetunnel denn gebaut werden, wollen wir verbindliche Zusagen, dass das nicht vor dem Tag in Betrieb genommen wird, an dem mit dem Rückbau der Rosengartenstrasse und des Hardbrücke-Provisoriums begonnen wird. Auch andere Anträge auf Definierung von flankierenden Massnahmen, auf ausdrückliche Erwähnung von flankierenden Massnahmen zum Waidhaldetunnel haben die Bürgerlichen in der Kommission für Planung und Bau mehrheitlich abgelehnt, bachab geschickt, aber immerhin werden sie dann eine Chance bekommen in der Debatte zum Verkehrsrichtplan. Dort können wir die Anträge ja nochmals einbringen, und sie kriegen dann die Chance, ihren Worten Taten folgen zu lassen und diese flankierenden Massnahmen im Verkehrsrichtplan zu definieren. Dort ist dann auch Zeit und Ort, wo sie nochmals auf den Zeitpunkt der Realisierung zurückkommen und ihre Anträge dort richtigerweise einbringen können.

Hier und heute lehnt die SP aber mit Entschiedenheit dieses Postulat ab. Wir bitten Sie, selbiges ebenfalls zu tun.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche für die FDP-Fraktion. Seit über 30 Jahren leidet Zürich an einer verfehlten Verkehrsplanung. Autobahnenden führen in die Stadt hinein, ohne dass sie je miteinander verbunden wurden. Seit 30 Jahren quält sich der Verkehr durch die Wohnquartiere. Zwar werden wir bald – Gott sei Dank – eine Westumfahrung haben, die Ostumfahrung, und damit der vollständige Ringschluss um die Stadt herum, wartet jedoch weiterhin. Aber wir wollen nicht mehr 20 bis 30 Jahre warten. Die Bevölkerung will nicht mehr warten und die Wirtschaft will nicht mehr warten. Zürich braucht jetzt Verkehrslösungen! Doch was tut die Politik stattdessen?

Seit 30 Jahren führt die Politik ideologische Grabenkämpfe, wie wir diese offensichtliche Fehlplanung in der Zürcher Verkehrspolitik beseitigen können. Linke Parteien und Grüne machen den Individualverkehr zum alleinigen Sündenbock und träumen ihren Traum von der autofreien Stadt. Und statt gemeinsam mit uns nach Lösungen zu suchen, demonstrieren sie lieber am Rosengarten. Doch auch wenn es noch nicht alle gemerkt haben: Die Bevölkerung hat genug gewartet. Immerhin zeigt sich zwischenzeitlich ein Silberstreifen am verkehrspolitischen Horizont, hat doch sogar der Zürcher Stadtrat, allen voran der SP-Stadtrat Martin Waser, den Stadttunnel und insbesondere auch den Waidhaldetunnel propagiert. Schade, liebe Kolleginnen und Kollegen von der linken Ratsseite, dass die offizielle Politik von der Linken in unserem Kanton den Hilferuf der Stadt offensichtlich immer noch nicht mitbekommen hat.

Die FDP-Fraktion fordert daher mit aller Deutlichkeit, dass wir erstens zu einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik jenseits ideologischer Grabenkämpfe finden, einer Verkehrspolitik nämlich, welche die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern als komplementäre Teile eines Gesamtsystems versteht. Zweitens: Dass deshalb nicht nur die Glattalbahn und der Durchgangsbahnhof, sondern auch der Stadttunnel umgehend gebaut werden, damit Zürich endlich über einen geschlossenen Umfahrungsring verfügt. Und drittens: dass die Rosengartenstrasse durch den raschen Bau des Waidhaldetunnels so rasch wie möglich entlastet wird. Solche Tunnellösungen sind übrigens auch ökologisch sinnvoll, denn die Auswirkungen des Strassenverkehrs lassen sich dadurch spürbar reduzieren. Mit städtischen massgeschneiderten Strassentunnels kann das Lärmproblem weitgehend gelöst werden. Als Folge davon wird die Lebensqualität in den betroffenen Stadtteilen deutlich erhöht. Der Durchgangsverkehr gehört unter den Boden.

Ich bitte deshalb insbesondere die Linke in diesem Ratssaal: Haben Sie endlich Mut, an guten Lösungen zu arbeiten. Sie dürfen weiterhin von einer Welt nach Ihren Vorstellungen träumen. Doch vergessen Sie dabei nicht die Bevölkerung! Bieten Sie Hand zu konstruktiven Lösungen – jetzt, und nicht erst in 30 Jahren! Danke.

Die Beratung wird unterbrochen.

Gedenkfeier zum 5. Jahrestag «9/11»

Ratspräsident Hartmuth Attenhofer: Ich bitte Sie um einen Moment der Aufmerksamkeit und der Besinnung.

Heute vor fünf Jahren wurde die Welt von einem gewaltigen Terroranschlag erschüttert. 3000 Menschen fielen ihm zum Opfer. Tausende von Witwen, Waisenkindern und anderen Angehörigen wurden in tiefste Trauer gestürzt. Millionen von betroffenen Menschen wurden von Angst und Entsetzen gepackt. Tagelang verharrte die Menschheit in Fassungslosigkeit. Noch heute, fünf Jahre nach den fürchterlichen Terroranschlägen auf die Twin-Towers des World Trade Center in New York und das Pentagon in Washington, leidet das Gewissen der Menschheit unter dieser beispiellosen Abscheulichkeit.

Wir sind es den 3000 Opfern in den USA, wir sind es allen Opfern des internationalen Terrors schuldig, ihrer hier und heute zu gedenken.

Ich begrüße auf der Tribüne Konsulin Ellen A. Bruckmann von der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika. Sie ist zu uns gekommen, um ihre Verbundenheit mit unserem Betroffensein zu zeigen. Sie ist zu uns gekommen, um uns ihre Dankbarkeit zu bezeugen.

Vor fünf Jahren wurde die Menschheit tief in ihrer Seele verletzt. Ein unvergleichlicher Terroranschlag hat uns allen mit ungeheurer Wucht klar gemacht, wie schutzlos wir Menschen dem Bösen ausgeliefert sind. Zur «Banalität des Bösen», von Hanna Arendt beschrieben, ist die «Perfidie des Bösen» hinzugekommen. Seit fünf Jahren wissen wir endgültig, dass es keinen sicheren Hort gibt auf dieser Welt, dass keine noch so friedliche Regierung, keine noch so starke Staatsmacht und keine noch so freiheitliche Gesellschaftsordnung davor bewahren können, Opfer der Perfidie des Bösen zu werden. Nach New York und Washington wurden auch Madrid und London grausam getroffen.

Was bewegt die Täter und ihre Drahtzieher, der Zivilbevölkerung derart entsetzliche Schmerzen zuzufügen? Ein Blick auf die getroffenen Städte zeigt sehr klar, was das Ziel dieses Terrors ist: Es sind jene Metropolen betroffen, die das moderne Konzept der multikulturellen Toleranz am ausgeprägtesten leben und fördern: New York, der Schmelztiegel der Völker per se – Madrid, Sinnbild für Lebensfreude und Kultur – London, die Stadt der Toleranz.

Das Konzept des friedlichen Zusammenlebens ist das Ziel des Terrorismus. Terror will keine Koexistenz der Völker. Terror will keine

Koexistenz der Religionen. Terror will die Destabilität. Terror will die Kapitulation der Demokratie. Darum sät der Terror Misstrauen und Angst. Darum mordet er gezielt die Wehrlosen, die Ahnungslosen, die Schuldlosen.

Je freier eine Gesellschaft ist, desto gefährdeter ist sie, vom Terror angegriffen zu werden. Freie Gesellschaften haben offene Strukturen. Und offene Strukturen sind verletzlich. Anhaltender Terror oder schwere Terroranschläge schädigen diese Strukturen nachhaltig. Darum wehren sich die getroffenen Gesellschaften und Staaten mit Mitteln, die zwingend diese offenen Strukturen schützen, umhüllen müssen. Die Freiheitsrechte, auf denen der Wohlstand dieser Gesellschaften aufgebaut worden ist, werden eingeschränkt. Zum Schutz des Ganzen wird die Freiheit des Einzelnen geschmälert. Das ist hart. Und für viele aufrechte Demokratinnen und Demokraten ist das gefährlich. Wohl zu Recht.

Absoluter Schutz vor Terror, das zeigt uns die Weltpolitik jeden Tag, ist nicht machbar. Ob sich der Terror je besiegen lässt, ist fraglich. Er kann aus dem Nichts entstehen. Er braucht keine Begründung, um zuzuschlagen. Terror ist an keine Norm, an keine Logik gebunden. Der heute weltweit grassierende Terror will die Verderbnis und die Zerstörung, um darauf die Diktatur der Unfreiheit, der Untoleranz und des Kulturkampfes zu errichten.

Der Terror, die «Perfidie des Bösen», hat aber einen starken Feind: nämlich den unverbrüchlichen Willen, sich seiner üblen Absicht nicht zu unterwerfen. Nichts entzieht dem Terror den Boden mehr, als den aufrechten Gang beizubehalten. Nichts hasst der Terror mehr, als seine Forderungen zu missachten. Nichts schadet dem Terror mehr als unsere bedingungslose Solidarität mit jenen, die von ihm getroffen werden. Und deshalb sind wir jetzt einen Moment lang ganz still. (*Stille im Ratsaal.*)

Ich danke Ihnen.

Die Beratung wird (nach der Kaffeepause) fortgesetzt und von Vizepräsidentin Ursula Moor geleitet.

Heidi Bucher-Steinegger (Grüne, Zürich): Liebe Carmen Walker, Zürichs gelungene öffentliche Verkehrsplanung hat unter anderem dazu

geführt, dass Zürich heute eine der attraktivsten Städte der Welt ist. Die Forderungen der Postulantin und der Postulanten zeigen, dass sie und ihre Parteien aus vergangenen Fehlern nichts gelernt haben. Der Baregg-tunnel ist das Lehrstück aus jüngster Vergangenheit vor den Toren Zürich. Seine Erweiterung durch die dritte Tunnelröhre hat eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 20 Prozent bewirkt. Wenn die Strassen breit genug und angenehm zum Fahren sind, generieren sie mehr Verkehr, der durch unsere Wohn- und Arbeitsgebiete braust, uns die Ruhe nimmt und die Luft vergiftet. Wenn Autos und Motorräder in Tunnels verschwinden, gehen die bürgerlichen Strassentunnel- und Strassenbauer und ihre Unterstützer davon aus, das Verkehrsproblem sei gelöst. Die wirklichen Probleme mit dem motorisierten Individualverkehr sind aber nicht verstopfte Strassen und mangelnde Parkplätze, sondern Luftgifte, Lärm und die Verbetonierung unserer Landschaft und Städte. Zudem: Die Fahrzeuge fahren irgendwo wieder aus dem Untergrund hervor. Wir atmen täglich ein, was manchen Menschen das Leben kostet. In der Schweiz sterben pro Jahr etwa 3700 Personen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Es gibt wirkungsvolle Massnahmen gegen zu viel Lärm und Luftverschmutzung. Es sind bestimmt keine Strassentunnels und neue Strassen.

Reduzieren Sie den motorisierten Individualverkehr, klassieren Sie stark befahrene Strassen ab, machen Sie Strassen zu Wegen und damit attraktiv für den Velo- und Fussverkehr! Wir wollen in unseren Zürcher Quartieren Ruhe und saubere Luft. Das vorliegende Postulat verhindert dies. Strassen und Strassentunnelprojekte scheitern, weil sie mehr Autos und Motorräder anziehen und damit unsere Gesundheit gefährden. Lehnen Sie dieses Postulat deshalb ab! Die lernfähige Mehrheit der 350'000 Zürcher und Zürcherinnen wird es Ihnen danken.

Adrian Hug (CVP, Zürich): An diesem Postulat kann man sehen, wie unterschiedlich manchmal die Hintergründe sind, aus denen heraus man sich für ein Postulat einsetzt. Adrian Bergmann möchte eine bessere Anbindung der Innerschweiz an den Flughafen; das ist nicht meine Sicht und nicht meine Zielsetzung. Meine Zielsetzung ist ganz klar die Verkehrssituation in der Stadt Zürich. In der Stadt Zürich, wo Gabriele Petri so rosige Zustände sieht, der Verkehr so hervorragend gelöst, wo Heidi Bucher eine fantastische Lebensqualität sieht und

einen öffentlichen Verkehr, der alles in Ordnung bringt. Ich glaube, das ist eine sehr verkürzte Optik. Seit Jahrzehnten lebt die Stadt Zürich in einer Mischung von Chaos und unfertigem Ypsilon, zwischen Projekten zur Verkehrsverflüssigung und Massnahmen zur Eindämmung des Verkehrs wie Schwellen, Rotphasen, Tropfenzähler et cetera. Die meisten Schweizer Städte haben ihre innerstädtischen Autobahnprobleme mehr oder minder überzeugend gelöst. Bern, Luzern, Sankt Gallen, Lausanne et cetera haben es erreicht, dass ihr Autobahnverkehr die Stadt wenig bis nicht mehr tangiert. Zürichs Autobahnring wird zwar durch den Üetlibergtunnel eine massive Entlastung der Stadt bringen, aber hier stellt sich die Frage: Wo sind die flankierenden Massnahmen? Da wartet die Stadt Zürich ja wohl auch schon seit acht Jahren. In zwei Jahren wird eröffnet. Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer, wo sind die flankierenden Massnahmen für die Stadt Zürich?

Daneben bleiben aber weiter die halbhatzigen und unfertigen Autobahnkonzepte: Milchbucktunnel bis an die Limmat und dann Chaos Richtung Bahnhof; Sihlhochstrasse bis Wiedikon und dann Chaos in den Quartieren. Es gibt Leute, die nun glauben, mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels würde sich die Situation entspannen und das Problem würde gelöst. Diese Hoffnung ist nicht gerechtfertigt. Solange diese Autobahnstummel in die Stadt hinein führen, werden die Belastungen bleiben.

Es sind zwei Elemente, die besonders stossend sind:

Erstens fehlt eine schlüssige Planung für die innerstädtische Verkehrsführung. Üetlibergtunnel hin oder her wird sich die Verkehrslast weiter über die Rosengartenstrasse und Weststrasse abwickeln. Die Belastung der Quartiere mit Durchgangsschwerverkehr bleibt bestehen. Das Argument, der Durchgangsverkehr sei weniger gewichtig als der Quell-Zielverkehr, stimmt im Verhältnis Durchgangsverkehr zu Quell-Zielverkehr, aber nach wie vor ist der Durchgangsverkehr ein ganz entscheidendes Problem in der Stadt Zürich, sonst wären die Verhältnisse nicht so an der Rosengarten- und an der Weststrasse. Nur die unterirdische Durchquerung der Stadt kann eine echte Entlastung der betroffenen Gebiete bringen und lässt wenigstens eine Restchance auf den Abbruch der Hardbrücke.

Zweitens ist der Kanton massiv in der Schuld bei den flankierenden Massnahmen. In der Stadt Zürich ist die Enttäuschung gross. Weder beim Milchbucktunnel und noch insbesondere aber bei der Sihl-

hochstrasse hat der Kanton seine Versprechen auf genügende, angemessene flankierende Massnahmen gehalten. Strassen durch dicht bewohntes Gebiet werden seit Jahrzehnten als Autobahnzubringer und Hochleistungsstrassen missbraucht. Genau so nötig wie die Ostumfahrung sind die damit verbundenen flankierenden Massnahmen. Die beiden Elemente sind aus meiner Sicht siamesische Zwillinge: Das eine darf es ohne das andere nicht geben. Verhältnisse, wie sie nun herrschen, weil flankierende Massnahmen nicht getroffen wurden, darf es nicht mehr geben.

Hier liegt auch der Grund dafür, dass die CVP nicht einstimmig hinter dem Postulat steht. Zu gross ist das Misstrauen, dass der Kanton seine Versprechen bei den flankierenden Massnahmen wieder nicht halten wird, dass in Wiedikon und auch am Sihlquai eine analoge Situation wie an der Weststrasse entstehen könnte. Ich habe daher darauf gedrungen, dass in litera c) des Postulates die zeitgleiche Umsetzung der flankierenden Massnahmen verlangt wird. Und ich meine wirklich «zeitgleich», und nicht irgendwie «rechtzeitig dann», «kurz danach» oder so, sondern «zeitgleich». Hier finde ich mich mit Roland Munz, der sagt: zeitgleich mit der Eröffnung Waidhaldetunnel Abklassierung der Rosengartenstrasse; zeitgleich aber nicht, um den Waidhaldetunnel zu verhindern. Es geht nicht an, dass eine Ostumfahrung geplant und gebaut wird und im Nachhinein noch nach möglichen flankierenden Massnahmen gesucht wird. Wenn der Regierungsrat nicht rechtzeitig auch den Immissionsschutzbedürfnissen der Anwohner Rechnung trägt, ist das Vertrauen verspielt und es droht eine generelle Ablehnung von Grossvorhaben – analog der Flughafendebatte.

Das Nein der Gegner bringt aber keine Verkehrsentlastung, sondern nur eines: unveränderte Belastung an der Rosengartenstrasse, unverändert an der Weststrasse et cetera, et cetera, und das auf Jahrzehnte!

Sagen Sie Ja zu einer intelligenten Planung und unterstützen Sie das Postulat!

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): WK (Militärische Wiederholungskurse) haben, dies durfte ich in den vergangenen drei Wochen noch einmal erfahren, nicht nur Nachteile. So blieb mir zum Beispiel am Abend viel Zeit für spannende Lektüre. Im NZZ-Folio vom September 2004 – ich gebe zu, etwas weit zurückliegend, aber leider nicht weniger aktuell – ist ein spannendes Interview mit einem englischen Geologen namens Colin Campbell zu finden, der sein Leben lang für Öl-

firmen Öl gesucht hat. In diesem hält er fest, dass wir bereits heute über dem Zenith liegen, und stellt unter anderem bedauernd fest, wie verschwenderisch wir mit Erdöl umgehen; zum Beispiel im Strassenverkehr, wo wir diesen kostbaren Rohstoff nicht weiter als sinnlos verbrennen und gleichzeitig unser Klima kaputtmachen.

Genau dieser sinnlosen, teuren Verschwendung möchte dieses Postulat weiter Vorschub leisten, indem noch mehr sinnlose Strassen für den motorisierten Individualverkehr gebaut werden, statt endlich konsequent auf den öffentlichen Verkehr zu setzen. Der Stadttunnel kosten 2 bis 3 Milliarden Franken, verdoppelt oder verdreifacht die Strassenkapazität zwischen Zürich und dem Glattal. Verkehr, der jetzt über die Nordumfahrung fliesst, wird neu durch Zürich-Stadtmitte geführt. Gemäss Modellrechnungen wird der Verkehr in der Stadt Zürich wegen des Stadttunnels um 19 Prozent zunehmen. Entsprechend steigen die Schadstoffemissionen bei Feinstaub, CO₂, NO_x et cetera. Der Endpunkt in Dübendorf mit dem geplanten Vollanschluss wird durch die neue Achse ebenfalls mit Neuverkehr belastet. Man zieht auch im Glattal, im Zürcher Oberland und in der Ostschweiz zusätzlichen Verkehr an. Damit werden die Bemühungen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch S-Bahn und Glattalbahn torpediert. Bereits heute ist das Gebiet Hochdorf-Neugut massiv belastet. Mit der geplanten Eröffnung der Verbindung Uster–Wetzikon, der Schliessung der Oberlandautobahn, wird auch das heute schon belastete Brütiseller Kreuz kollabieren und der Verkehr wird sich durch die angrenzenden Dörfer, insbesondere Dübendorf oder Fällanden, wälzen. Damit wächst der Druck auf weitere Umfahrungsstrassen und rollt dann durch wichtige Naherholungsgebiete.

Dies sind nur wenige Beispiele dieser verkehrten Verschiebungs- und Belastungspolitik. Leider ist das Karussell «Verkehr – neue Strasse – noch mehr Verkehr – wieder neue Strasse» eine Tatsache. Neben den exorbitanten Kosten wird damit sämtlichen CO₂-Reduktionszielen, Bemühungen um Lebensqualität in unseren Agglomerationen zum Wohnen et cetera aktiv hintertrieben respektive zuwidergehandelt. Die geforderten Strassen im vorliegenden Postulat sind sowohl umweltpolitisch wie raumplanerisch und finanziell eine Katastrophe für unseren Kanton. Sie nützen niemandem und schaden vielen. Eine einzige Ausnahme könnte eventuell der Waidhaldetunnel bieten, der für das Rosengartenquartier eine Entlastung bringen kann; aber nur, wenn gleichzeitig die Hardbrücke gesprengt wird.

Daher lehnen die Grünliberalen – und mit den Grünliberalen die ganze EVP-Fraktion – das Postulat mit Blick auf eine lebenswerte Zukunft vehement ab. Danke.

Ueli Keller (SP, Zürich): Es ist dies bereits der x-te Tunnelbauvorstoss, zu dem ich das zweifelhafte Vergnügen habe, sprechen zu dürfen. Viel Neues gibt es in dieser Übungsanlage nicht auszumachen. Trotzdem werde ich versuchen, noch ein paar neue Argumente zu formulieren, damit es nicht allzu langweilig wird.

Es scheint, dass, seit den bürgerlichen Verkehrspolitikern die Bunker des Zivilschutzes als Objekt der Begierde abhanden gekommen sind, sie sich zwanghaft auf Expressstrassentunnels quer durch die Stadt fixieren, um ihren Maulwurffantasien nachleben zu können. Und es scheint, dass sie übersehen, dass der Regierungsrat ja sowieso weitest gehend das macht, was sie mit dem Postulat wollen. Insofern ist der Vorstoss so nützlich wie ein Überbein, und wir lehnen ihn ab.

Inhaltlich gesehen ist der Vorstoss noch halbwegs originell, indem versucht wird, eine «Direttissima-Verbindung» quer durch die Stadt Zürich, knapp westlich am Stadtzentrum vorbei, als Ostumfahrung zu bezeichnen. Wir werden dafür weiterhin die bekanntere Bezeichnung Ypsilon verwenden. Wenn Sie trotzdem einen neuen Namen suchen, um alten Wein in neuen Schläuchen anpreisen zu können, müsste man eher von einer zweiten Westumfahrung sprechen. Dummerweise sind aber auch noch ein paar Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz und dann das so genannte Kasernenparking vorgesehen, so dass jede und jeder merkt, um was es geht, nämlich um einen City-Zubringer. Und seit dem 1. April 2005 weiss man auf Grund der Schätzungen der Studie Stadttunnel und Verkehr Zürich West, dass dieser City-Zubringer bis zu 20 Prozent mehr gefahrene Kilometer auf dem Stadtgebiet bringt. Womit auch amtlich festgehalten ist, dass mehr Strassen eben zu mehr Verkehr führen. An dieser Binsenwahrheit kommt man nicht vorbei, auch nicht mit einer Verweigerungsmentalität, die alle ökonomischen, ökologischen und sozialen Schäden ignoriert, die der motorisierte Individualverkehr und seine Infrastruktur auf Stadtgebiet laufend anrichten. Es ist auch nicht verantwortungsbewusst, ständig die Illusion zu schüren, es gäbe so etwas wie ein absolutes Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels, und erst noch zu behaupten, es sei etwas Sinnvolles. Solange Sie mit Ihrem selbst gewählten Untersatz sich ausschliesslich auf Ihrem eigenen Grundstück bewegen, ohne dabei

den Nachbarn zu behelligen, ist das Ihnen unbenommen. Ganz anders aber stellt sich die Frage, sobald Sie sich auf der Strasse, im öffentlichen Raum bewegen. Hier steht dieses nirgends verbrieftes Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels im Wettbewerb mit ganz vielen andern Ansprüchen und Rechten. Und da gilt es ganz nüchtern und ohne ideologische Scheuklappen abzuwägen, welches Verkehrsmittel mit dem kleinsten Aufwand am meisten Vorteile und am wenigsten Nachteile verursacht. In diesem Vergleich schneidet der motorisierte Individualverkehr regelmässig ganz schlecht ab.

Ein weiteres Stereotyp, das in dieser Debatte immer wieder zu hören ist, ist die so genannte Lückenschliessung. Es trifft zu, dass die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten die Gerade ist. Und Sie werden auch nach allfälliger Fertigstellung dieser Tunneln herausfinden, dass es immer noch Punkte gibt in dieser Stadt, die nicht mit einer Geraden oder eben mit einem Tunnel verbunden sind.

Ein weiteres Stereotyp ist die Stauvermeidung. Als wesentlich problematischeren Stau betrachte ich allerdings den Reformstau in der bürgerlichen Verkehrspolitik. Da werden weiterhin die fossilen Rezepte aus dem letzten Jahrtausend heruntergebetet – seit letztem Montag bin ich versucht zu sagen, wie von einem Minarett herab: Mehr Verkehr, vor allem motorisierter Individualverkehr, ist besser, vor allem wenn es aufwändige Tiefbauten zu erstellen gibt. Kosten dürfen ja nicht verbrauchsabhängig verrechnet werden; wer möglichst sorglos mit öffentlichen Gütern umgeht, fährt am billigsten. Wer Lärm, schädigende Abgase und Unfallgefahren nicht freiwillig toll findet, der hat eben nicht begriffen, dass er der gewaltigsten Umverteilungsmaschinerie des Staates Opfer zu erbringen hat, wenn er nicht endlich wegzieht in den dritten, vierten oder fünften Agglomerationsgürtel zu den Autopendlern und Steuersparern.

Die SP des Kantons Zürich hat in einem Positionspapier ihre Verkehrspolitik klar und deutlich festgehalten. Diese nachhaltige und vernünftige Verkehrspolitik basiert auf drei Säulen: Vermindern, Verbessern, Verlagern. Und dazu dient dieser Vorstoss nicht. Wir lehnen ihn ab.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Man muss endlich einmal ehrlich sein, ob man mit dem Projekt Stadttunnel eine Umfahrung der Zürcher Innenstadt oder eine Direktanbindung der Zürcher Innenstadt will. So, wie das Projekt auf dem Tisch liegt und zurzeit daherkommt,

ist es leider alles andere als eine Umfahrung, sondern eine Direktanbindung der Zürcher Innenstadt. Da das geplante Projekt Stadttunnel die Stadt unterirdisch vom Süden, im Raum Brunau, durch die Zürcher Innenstadt nach Norden, in den Raum Neugut bei Dübendorf und Schwamendingen, durchquert, weckt der Vorstoss Begehrlichkeiten für zusätzliche Autobahnein- und -ausfahrten ins Zentrum von Zürich. Ich möchte hier auch klar betonen, dass ich mich nicht wie Adrian Bergmann für die Innerschweiz und die Ostschweiz hier stark mache, sondern ich möchte mich hier für die Stadtzürcher Wohnbevölkerung einsetzen.

Als betroffener Stadtbürger bin ich ganz klar gegen eine Direktanbindung der Innenstadt mit Autobahnein- und -ausfahrten im Zentrum, die der Stadtzürcher Wohnbevölkerung viel zusätzlichen auswärtigen Verkehr aus anderen Kantonen und die bekannten, damit verbundenen Emissionen und Staus auch im städtischen Strassennetz mit sich bringt. Die städtischen Strassen können diesen Verkehr übrigens auch gar nicht aufnehmen. Hier liegt das Risiko des Projektes. Im Raum Sihlhölzli, der nur etwa einen Kilometer vom Zürcher Hauptbahnhof entfernt ist, sieht das Projekt zum Beispiel einen Vollanschluss vor. Ein Vollanschluss würde für die Zürcher Innenstadt und die Stadtkreise 2, 3, 4 und 9 bedeuten, dass der ganze Verkehr von Norden aus Schaffhausen, von Osten aus der gesamten Ostschweiz und von Süden, wie es schon angesprochen wurde, aus der Innerschweiz im Sihlhölzli an die Oberfläche schwappt und die Wohnquartiere noch mehr mit Autos und weiterem Verkehr überflutet. Der geplante Rückbau der Sihlhochstrasse, der für die Umgebung durchaus sehr positiv wäre, würde durch den zusätzlichen Mehrverkehr mehr als zunichte gemacht. Verkehrsdirektorin Rita Fuhrer, möchten Sie gerne am neu gestalteten Sihlufer zwischen den Tunnelein- und -ausfahrten spazieren gehen? Ich jedenfalls nicht.

Meines Erachtens könnte man auch einfach die Sihlhochstrasse abbrechen und durch ein unterirdisches Sihl-Parking ersetzen, ohne Ein- und Ausfahrten in der Stadt Zürich. Man könnte bequem zu Fuss die Stadt erreichen oder den ÖV benutzen. Leider gibt es auch negative Erfahrungen für mich im Zusammenhang mit dem Projekt Üetlibergtunnel, der bekanntlich im Jahr 2008 eröffnet wird. Flankierende Massnahmen mussten hier bis vor Bundesgericht erkämpft werden, das 1996 entschieden hat. Zwei Jahre vor der Eröffnung ist immer noch nicht alles geklärt mit den flankierenden Massnahmen. Ein ei-

gentliches ÖV-Verkehrskonzept für den Raum Zürich Süd besteht nicht. Ich habe mich vor etwa einem halben Jahr bei den Postautos erkundigt, wie die Linienführung der Postautolinien vom Raum Knönaueramt in die Stadt Zürich verlaufen wird nach der Eröffnung des Üetlibergtunnels. Sie haben mir damals geantwortet, es gebe hier noch Abklärungen, ob man teilweise den öffentlichen Verkehr auch durch den Üetlibergtunnel führen könnte, wie die Anbindung in der Stadt Zürich besser werden könnte, und so weiter. Aber ein eigentliches ÖV-Verkehrskonzept für den Raum Zürich Süd existiert nicht.

Da das Projekt mit den geplanten Autobahnein- und -ausfahrten auf Stadtgebiet alles andere als stadt- und umweltverträglich ist, werde ich das Postulat nicht unterstützen. Besten Dank.

Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich): In der Begründung zu diesem Postulat heisst es lapidar, «die Anforderungen an die Linienführung haben sich erhöht», sprich: es gab in den letzten Jahren immer mehr Verkehr; das scheinen Sie nicht erwähnenswert zu finden. Wann endlich ist Schluss mit dem Glauben, dass mehr Strassen weniger Staus beziehungsweise weniger Verkehr geben würden? Kommt die Einsicht erst dann, wenn alles mit Strassen zubetoniert ist, dass nur eine Beschränkung des Verkehrs tatsächlich eine Verbesserung bringt? Ich möchte jetzt das Beispiel vom Üetlibergtunnel, der ja bekanntlich nächstes Jahr eröffnet werden soll, noch ein bisschen weiter ausführen.

Der Stadtzürcher Bevölkerung, speziell im Gebiet von Zürich West und der Grünau, versprach Ihr Vorgänger, Regierungsrätin Rita Fuhrer, damals noch Regierungsrat Hans Hofmann, persönlich, selbstverständlich werde mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels die Rosengartenstrasse abklassiert, reduziert, vielleicht sogar abgerissen. Selbstverständlich wird mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels die Autobahn A1 abklassiert und selbstverständlich wird mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels die Hardturmstrasse abklassiert. Und selbstverständlich wird mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels das ganze Gebiet Zürich West vom Verkehr entlastet, und zwar massiv und sehr spürbar. Jetzt, ein knappes Jahr vor der Eröffnung des Üetlibergtunnels, heisst es leider: Na ja, der Verkehr, vor allem der Ziel- und Quellverkehr, hat sich derart vergrössert, dass wir nun halt leider nicht mehr von einer Entlastung von Zürich West sprechen können. Wir können leider die Rosengartenstrasse nicht reduzieren und wir können leider für das ganze

Gebiet Zürich West keine Entlastung bringen, weil halt leider der Verkehr sich in den letzten Jahren derart verstärkt hat und zugenommen hat, so dass jetzt diese Entlastung nicht möglich ist. Liebe Stadtzürcher Bevölkerung und speziell liebe Betroffene aus Zürich West, ihr müsst jetzt halt noch ein bisschen warten. Und jetzt kommt die ganz grosse neue Idee: ein neuer Tunnel, der wirs dann bringen. Sprich: der Üetlibergtunnel, nein der Waidhaldetunnel – der Üetlibergtunnel ja eben nicht! – kommt und dann kommen, wie seit 30 Jahren versprochen, endlich diese flankierenden Massnahmen und die Entlastung für Zürich West. Wer glaubt diese Sprüche? In dem Moment, wo die neuen Tunnels offen sein werden, werden die genau gleichen Sprüche wieder da sein. Wir haben es vorher auch gehört von Heidi Bucher, der Baregg Tunnel zeigt exakt dasselbe. Es wird eine zusätzliche Verkehrsbelastung kommen mit jeder neuen Strasse, mit jedem neuen Tunnel. Wir haben in der Stadt Zürich ja nicht nur ein Verkehrsproblem, wir haben eine sehr schlechte Luft an gewissen Orten. Wir haben massiv zu viel Lärm. Die Grenzwerte sind an vielen Orten massiv überschritten. Was wir also brauchen, sind eine Reduktion und ein Abbau der Immissionen, die die Gesundheit teilweise massiv schädigen.

Und zwei Schlussbemerkungen noch. Beim Projekt Waidhaldetunnel ist es ja nicht etwa so, dass es nicht forciert würde, wie uns die Postulantinnen und die Postulanten zu erklären versuchen. Ich könnte ja jetzt da auch einmal so ein schönes Plakat aufhängen. Wir haben das Projekt Waidhaldetunnel mit einer unglaublichen Monsterverkehrsröhre quer durch das bewohnte Gebiet von Zürich West. Sie können sicher sein: Diese Form kommt mit Garantie nicht. Der Widerstand ist bereits ziemlich stark im Gange. Und eine zweite Bemerkung noch zu Luzern: Die Luzerner Regierung bemüht sich, die Situation im Stadttunneln zu verbessern, da die Verkehrssituation derart unerträglich ist; nicht etwa, wie gesagt wurde, Luzern sei ein Beispiel, das zu zeigen wäre.

Ich bitte Sie, dieses unsägliche Postulat abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich werde wie mein Kollege Christoph Holenstein den Vorstoss nicht unterstützen und noch einige Argumente einbringen.

Das Postulat wirft den Stadttunnel, den Ostast und den Waidhaldetunnel in den gleichen Topf. Es ist ein Topf mit horrenden Kosten, wofür

weit und breit noch keine Mittel vorhanden sind. Es ist also ein Topf der grossen Erwartungen, die nie erfüllt werden können. Im Jahr 2020 Baubeginn ohne die Mittel: Das ist völlige Illusion! Es ist aber auch ein Topf mit völlig unterschiedlichen Nutzungen. Der Stadttunnel wird zum Beispiel als Durchgangskorridor, als Umfahrung der Innenstadt angepriesen. Dann dürfte es innerstädtisch keine Ausfahrt geben, überhaupt kein Parking irgendwo angeschlossen an diesem so genannten Durchgangskorridor, also kein Kasernenparking, das ja als Option umherschwirrt. Ein Ostast hingegen wäre von vornherein mehr auf Ziel-Quellverkehr, auf die Stadt und das untere Glatttal ausgerichtet, ein Verkehr, den die ganze Agglomeration gar nicht schlucken könnte. Anders beim Waidhaldetunnel. Da muss man differenzieren. Dort läuft übrigens heute schon weit gehend Ziel-Quellverkehr. Ein solcher Tunnel ist aber Voraussetzung für neue Tramlinien in Zürich; das ist letzthin bekannt geworden. Weil die Rosengartenstrasse für den grössten Teil des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten neuer Tramlinien gesperrt werden müsste. Aber ausgerechnet dieser Tunnel, der unter gewissen Bedingungen am sinnvollsten wäre, steht im Gegensatz zu teuren, sehr teuren Hochbauvorhaben auf dem Toni-Areal. Und ausgerechnet diesen Tunnel spielt die Regierung herunter, nachzulesen im Vorstoss zur Interpellation Toni-Areal, der hier hoffentlich bald einmal zur Diskussion stehen wird.

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Milchbucktunnel – und dann Chaos beim HB. Adrian Hug von der CVP hat dieses Beispiel gebracht. Es ist sehr treffend und ich kann das voll und ganz unterstützen. Und ich kann es weiterführen: Stadttunnel und dann Chaos beim Neugut, Waidhaldetunnel und dann Chaos am Milchbuck – und dazwischen von Osten, vom Neugut, von Westen aus dem Milchbuck das mit ganz grossem Chaos überschwemmte Wohnquartier in Zürich Nord! Das geht doch nicht! Wir müssen uns doch überlegen, wo wir den Verkehrsfluss dann auch abnehmen wollen. Ich habe versucht, das in meinem ersten Votum aufzuzeigen, und ich hoffe, Sie haben aufmerksam zugehört.

Wo ich mich allerdings Adrian Hug voll und ganz anschliessen kann, ist bei der Feststellung, der Kanton sei massiv in Verzug bei flankierenden Massnahmen, unter anderem bei der Westumfahrung. Ja genau! Genau da wurde uns beispielsweise der Rückbau des Provisoriums Hardturm versprochen, doch wollte man sich nicht festlegen.

Man liess es dabei bewenden, flankierende Massnahmen seien vorzusehen, etwa zu postulieren. Wir wollen Konkretes. Wir lassen uns nicht mehr abspeisen mit solch schwammigen Aussagen wie: Man müsse dann halt flankierende Massnahmen vorsehen. Das ist in der Vergangenheit sehr oft geschehen, ist dann allerdings immer bei den schwammigen Formulierungen und bei wenig konkreten Resultaten geblieben.

Unsere Deputation hat in der Verkehrsrichtplandebatte, die ja jetzt in den Kommissionen stattfindet, sehr viele Anträge eingebracht, wie solche konkreten flankierenden Massnahmen aussehen könnten: beispielsweise, indem man eben auf die Rosengartenstrasse, auf das Provisorium Hardbrücke zurückkommt, indem man aber auch beispielsweise darauf verzichtet, mitten in der dicht erschlossenen Stadt Zürich beim HB einen Autobahnanschluss zu bauen. Ja, die Resultate sind immer dieselben. Die postulierenden Parteien wollen nichts wissen von konkreten flankierenden Massnahmen. Sie lassen es bei schwammigen Wendungen bewenden und dann ist es gut so aus ihrer Sicht, weil man sich dann nicht verpflichtet hat und danach auch nicht in die Pflicht genommen werden kann. Das geht so nicht mit uns!

Das einzig Vernünftige, das ich hier vorschlage, ist: Liebe Postulierende, ziehen Sie Ihr Postulat zurück. Beweisen Sie in der anstehenden Verkehrsrichtplandiskussion, wenn wir zu den Objekten Waidhalde-tunnel oder Stadttunnel kommen, dass Sie tatsächlich ernste, konkrete flankierende Massnahmen wollen. Unterstützen Sie uns dann im Bemühen, diese auch dort festzuschreiben, und dann können Sie auch Ihre Terminierungswünsche wieder anbringen. Das ist dann der Zeitpunkt. Jetzt ist das Postulat völlig quer in der Landschaft und abzulehnen.

Gabriele Petri (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht noch eine kleine Korrektur auch zuhanden der Öffentlichkeit. Adrian Bergmann hat behauptet, der Üetlibergtunnel würde für die Stadt Zürich eine massive Entlastung bedeuten. Sie bedienen sich da einer Sprachregelung aus den Achtziger- und Neunzigerjahren, wie wir sie von Hans Hofmann kennen. Aber in der Zwischenzeit wurden diese Zahlen untersucht, notabene von Alt-Regierungsrätin Dorothee Fierz, und quantifiziert, und ich darf Ihnen mitteilen: Diese massive Entlastung beträgt höchstens 3 Prozent über das ganze Stadtgebiet. Also lieber Adrian Hug, als Mann der Zahlen, der Steuerzahlen, erwarte ich

von Ihnen schon etwas mehr Genauigkeit im Zahlenbereich, und ich würde sagen, den Begriff von der massiven Entlastung können Sie streichen. Es ist höchstens ein homöopathischer Versuch, den Verkehr zu begrenzen.

Rolf Walther (FDP, Zürich): Das Postulat fordert Verbesserungen beim motorisierten Individualverkehr für die Bevölkerung von Stadt und Kanton Zürich und nützt der Wirtschafte ebenso. Das Postulat ist nicht für uns 180 Kantonsräte massgebend, von denen vielleicht ein Teil Widerstand fordern will, sondern es ist eigentlich ein Aufruf, dass wir eine Verkehrspolitik machen, die vorwärts gerichtet ist.

Wenn ich Widerstand höre, dann sehe ich diesen Widerstand beim Benutzer eben ganz im Gegenteil nicht. Wir sehen, dass der Verkehr sich entwickelt. Hunderttausende benützen den öffentlichen Verkehr. Und, Christoph Holenstein, es liegt ein Verkehrskonzept vom freisinnigen Stadtrat Andres Türler vor. Der sieht bis ins Jahr 2025, welche Tramlinien wo errichtet werden müssen und wo nicht. Das ist ein Konzept, das für diese Stadt und für die Agglomeration von grösster Bedeutung ist. Hunderttausende benützen aber auch die Strasse mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Tag für Tag. Und dem Widerstand von irgendwelchen 80 Parlamentarierinnen und Parlamentariern ist ein Druck gegenüberzustellen, der ganz andere Dimensionen hat. Es sind Millionen, die jährlich auch den öffentlichen Verkehr benützen. Auch das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Aber, Katharina Prelicz, es sind Tausende, die jeden Tag auf den Üetliberg gehen und es sich dort wohl gehen lassen. Und Sie reden immer von Widerstand! Das ist nicht Widerstand. Wir müssen Rahmenbedingungen schaffen. Das ist unsere Aufgabe in der Politik. Wenn wir Rahmenbedingungen schaffen wollen, dann müssen wir es mit den Möglichkeiten machen, die heute vorhanden sind. Und wenn wir ins Ausland schauen, wo Strassen gebaut werden, dann sind das Strassentunnels, und es ist notwendig, dass sie gebaut werden, weil wir alle zusammen in einem urbanen Raum wohnen, den wir nicht mehr verändern können, ausser unter dem Boden. Also machen wir das! Also schlagen wir das vor! Und das wollen wir möglichst schnell machen, denn nur wenn wir es schnell machen, können wir wirklich allen nützen und alle Bedürfnisse befriedigen. Und dann gehört es zu unserer Aufgabe als Politiker, dass wir eben auch flankierende Massnahmen fordern, damit es nicht über-

bordet, denn das wollen wir ja auch nicht. Wir wollen einen Verkehr, der wirklich optimal nützt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dieses Postulat zu unterstützen.

Die Beratung wird unterbrochen.

Schützenkönig des Zürcher Knabenschiessens

Ratsvizepräsidentin Ursula Moor: Ich kann Ihnen folgende frohe Mitteilung überbringen: Schützenkönig des diesjährigen Knabenschiessens im Albisgüetli wurde der 13-jährige Yves Miller aus Weiningen. (*Applaus.*) Er hat als einziger Schütze das Maximum von 35 Punkten erreicht. Ich gratuliere dem Schützenkönig ganz herzlich zu dieser tollen Leistung und wünsche ihm auch im weiteren Leben die treffliche Mischung aus Gelassenheit und Konzentration, die ihn zum Erfolg geführt hat.

Die Beratung wird fortgesetzt.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur noch kurz replizieren auf Rolf Walther. Ich habe das mangelnde ÖV-Verkehrskonzept Raum Zürich Süd angesprochen. Natürlich besteht Zürich Süd nicht nur aus der Stadt Zürich. Das Problem ist auch nicht in erster Linie in der Stadt Zürich, sondern es ist im Prinzip die Verbindung aus dem Knonaueramt in die Stadt Zürich, und hier insbesondere die Postautoverbindungen vom Raum Knonaueramt in die Stadt Zürich. Hier besteht kein Konzept. Es ist eigentlich die höherrangige Ebene des ZVV, des Kantons, also nicht der Stadt Zürich. Besten Dank.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nicht nur die Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (*Sabine Ziegler, SP, Zürich*) respektiert Sitzungsgeheimnisse der Kommissionen nicht, auch Roland Munz plaudert fröhlich zum wiederholten Male aus den Beratungen der Kommission für Planung und Bau. Solches Benehmen scheint in der SP Programm oder guter Stil zu sein.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Die von den Postulanten vorgebrachten Projekte wurden seitens des Regierungsrates verschiedentlich schon gestützt. Sie sind Bestandteil der Richtplanvorlage der Regierung. Und die einzelnen Projekte waren auch bereits Gegenstand von Berichten des Regierungsrates zu verschiedenen Vorstössen aus Ihrem Rat. Ich verweise diesbezüglich auf die Vorlagen 4258 zum Waidhalde-tunnel und 4342 zu den Prioritäten im HLS-Netz.

Dafür, dass die stadtzürcherischen Anliegen aufgenommen werden in den zukünftigen Projekten oder auch in den vergangenen, dafür sorgt allein schon die Tatsache, dass die Stadtbehörden, und der Stadtrat insbesondere, für Verkehrsfragen innerhalb der Stadtgrenzen weit gehende Entscheidungskompetenzen haben und sich darin auch mit dem Kanton absprechen. Solche Gespräche zwischen Stadtrat Martin Wasser und mir haben auch bereits stattgefunden.

Noch kurz zu den einzelnen Projekten. Es gilt dabei zu beachten, dass für die drei Projekte unterschiedliche Zuständigkeiten und unterschiedliche Finanzierungen bestehen. Der Stadttunnel Brunau–Neugut

wurde vom Bundesrat in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Er ist somit Bestandteil des Nationalstrassennetzes, sofern die eidgenössischen Räte das Projekt in den Netzbeschluss aufnehmen natürlich. Entsprechend der geplanten Umsetzung der NFA per 1. Januar 2008 wird dieses Vorhaben an den Bund übergehen und durch ihn zu 100 Prozent finanziert und gebaut. Zum Ostast: Dieser wurde nicht in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Abklärungen auf Stufe Verwaltung laufen zurzeit, da im Raum Zürich verschiedene Vorhaben nicht explizit im Sachplan aufgeführt, wohl aber bis zur Vorlage des Netzbeschlusses noch weiter geprüft werden. Zum Beispiel gehört dazu auch die Glatttalautobahn. Dann der Waidhaldetunnel: Dieser ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms, also wieder ein anderes Ding. Diese innerstädtische HVS (*Strategie Hauptverkehrsstrassen*) wird Bestandteil des Kantonsstrassennetzes sein und keine Aufnahme in den Sachplan Verkehr finden. Als Bestandteil des Agglomerationsprogramms soll sie aber vom Bund mitfinanziert werden. Sie wissen, zurzeit ist dieses Agglomerationsprogramm abhängig vom Beschluss des Nationalrates zum Infrastrukturfonds.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Mit der Genehmigung des Sachplans durch den Bundesrat am 26. April 2006 ist allerdings Punkt b) des Postulates obsolet. Die Punkte a) und c) sind kompatibel mit den Planungen des Kantons. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass leider ein Baubeginn im Jahr 2010 als unrealistisch betrachtet wird. Ich danke für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 74 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Elektronik vor Beton

Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur), Christoph Holenstein (CVP, Zürich) und Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau) vom 18. April 2005

[KR-Nr. 112/2005](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratsvizepräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Hanspeter Haug, Weiningen, hat an der Sitzung vom 29. August 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Da Hanspeter Haug als Gemeindepräsident von Weiningen abwesend ist – er ist in den Vorbereitungen zur Feier des Schützenkönigs –, spricht an seiner Stelle Lorenz Habicher, Zürich.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Direktionsübergreifend wurde zwischen der Direktion für Soziales und Sicherheit, der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion im August 2001 das Konzept des Integrativen Verkehrsmanagements, IVM, vorgestellt. Es beinhaltet im Wesentlichen, durch optimale Verkehrssteuerung und Information die vorhandene Verkehrsinfrastruktur optimal zu nutzen und damit Stausituationen und Kapazitätsengpässe zu vermeiden. Technisch steht heute ein breites Angebot zur Verfügung, um auf Grund von Durchfahrtsmengen und Bevorzugungen von strassengebundenem ÖV den Verkehr zu verflüssigen. Fahrgastinformationen auf dem ganzen ZVV-Gebiet erleichtern den Reisenden die Fahrt. Sie sehen, in diesem Punkt ist das vorliegende Postulat nur die Festschreibung von erneuertem IVM, der bereits vorhanden ist, und aus dieser Sicht überflüssig. Willy Germann müsste zudem wissen, dass der Verkehrsrichtplan das falsche Vehikel für sein Anliegen ist.

Im zweiten Punkt aber, der gebührenunterstützten Umsetzung der IVM, kommt dieses Postulat einmal mehr als weitere Attacke auf den MIV daher und ist in diesem Punkt kategorisch abzulehnen. Kosten und technische Möglichkeiten werden auch ohne Überweisung dieses Postulates weiterverfolgt, Umverteilung und Road-pricing-Träume sind als bereits sichtbare Anzeichen für modernes Raubrittertum und dazu gehörende Luftschlösser. Einmal mehr soll der Automobilist abgezockt werden, und es tönt in meinen Ohren etwas scheinheilig, wenn man einerseits das Gewerbe mit einer elektronischen Vignette

bevorzugen, aber andererseits die möglichen Kunden in Spitzenzeiten mit höheren Gebühren zur Kasse bitten will. Mit Abgaben oder, wie Sie wollen, mit höheren Abgaben fördern und verlagern Sie den Schleichverkehr in anderen Gebieten, und das sind meist Wohngebiete, Wohnquartiere. Und ebenso öffnen Sie den Wildparkierern mit Ihren Ansinnen, die Parkgebühren in Spitzenzeiten deutlich zu erhöhen, Tür und Tor. Die zusätzliche Belastung durch Suchverkehr ist Programm.

Namens der SVP bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Diesen Vorstoss könnte man in einem Satz zusammenfassen: Bevor man teure Strassen baut, sollte man nicht zuletzt aus finanziellen Gründen mehr auf Köpfchen setzen, auf intelligente Verkehrslenkung und Beeinflussung mit Elektronik. Also Köpfchen vor Beton! Es heisst nicht «Köpfchen oder Elektronik statt Beton», das ist ein Unterschied. Ich wage eine Prognose – nicht eine zum Wetter, da ist Patrick Hächler zuständig –, sondern eine zur SVP. In 20 Jahren werden sich auch die härtesten Autofreaks der SVP wundern, dass sie das vorgeschlagene Massnahmenbündel im Jahre 2006 verhindern wollten. In 20 Jahren werden alle Parlamentarier zur Kenntnis genommen haben, dass es in einem stark wachsenden Wirtschaftsraum ohne technische und marktwirtschaftliche Lenkungsmassnahmen nicht geht. Denn der Raum lässt sich nicht vermehren und Strassentunnels bieten nur an relativ wenigen Orten eine wirksame Entlastung. In 20 Jahren werden alle Parlamentarier gemerkt haben, dass es finanziell unmöglich, ja unsinnig ist, teuren Strassenraum bloss auf die Rushhour auszurichten. Wir müssen vorher die Spitze brechen; das ist übrigens auch bei der Bahn nötig. Alle Parlamentarier werden in den nächsten Jahren zur Kenntnis nehmen müssen, dass im wachsenden Wirtschaftsraum Zürich wegen einer widersprüchlichen Raumordnung immer mehr Nebenzentren entstehen, immer komplexere Verkehrsbeziehungen im Mittel- und Feinverteilterverkehr – sowohl für Privatauto als auch Bus. Der Bus wird noch häufiger im Stau stecken bleiben, wenn nicht rechtzeitig intelligente weiträumige Lenkungsmassnahmen ergriffen werden. Verkehrsmanagement also von der Autobahn – und zwar auch schon im Aargau, im Thurgau – bis zum Parkplatz in der Innenstadt.

Vor 20 Jahren wäre ein Vorstoss «Elektronik vor Beton» unsinnig gewesen, ganz einfach deswegen, weil die Technik noch gar nicht in

der Lage gewesen wäre, auch nur einen Bruchteil der Vorschläge, die im Vorstoss enthalten sind, zu bewältigen; ich betone: Vorschläge. Heute sind fast alle der erwähnten Vorschläge schon erprobt, aber nicht in der Schweiz. In den letzten 20 Jahren hat die Elektronik im Verkehrswesen ungeahnte Optionen eröffnet. Dies lässt sich nicht zuletzt im Schienenverkehr aufzeigen, wo auf dem gleichen Trasse weit mehr Züge und Passagiere befördert werden können. Im privaten und öffentlichen Strassenverkehr hat man die Möglichkeiten der Elektronik noch viel zu wenig genutzt. Man konzentrierte sich im Kanton Zürich nachweislich auf den Autobahnbau, weil die Eigenleistung dort nur 20 Prozent betrug. Mehr Mittel für Integriertes Verkehrsmanagement wurden wohl seit zehn Jahren gefordert, massiv gefordert, fristen im Strassenbauprogramm aber noch heute ein Mauerblümchendasein.

Heute will der Bund dem Kanton nun die Kompetenz für weiträumige Integrierte Verkehrsmanagements entreissen, ein perfekter Unsinn! Und ich bin Regierungsrätin Rita Fuhrer dankbar, dass sie gegen diesen Unsinn mutig ankämpft. Ein Ja zu diesem Vorstoss wäre ein deutliches Signal an den Bund, die Kompetenz bei den Kantonen zu belassen, also dass man die Möglichkeiten auch im Kanton erkennt, die ein Verkehrsmanagement bietet.

In der Richtplanung wurde im Text das Integrierte Verkehrsmanagement erwähnt, aber nur ein kleiner Teil der Möglichkeiten moderner Technik aufgezeigt. Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, Verkehrssteuerung im Parkraummanagement. Der Vorstoss zielt deshalb auf eine den Richtplan ergänzende Strategie, ähnlich dem Agglomerationsprogramm. Mehr Elektronik im Strassenverkehr ermöglicht nicht nur einen besseren Betrieb, sondern soll lenkende Wirkung haben. Im Vordergrund stehen marktwirtschaftliche Mittel – das hat Lorenz Habicher durchaus erkannt –, genau das übrigens, was Economiesuisse letzten Oktober gefordert hat. Auch Economiesuisse erkennt langsam die Chancen, Staus durch marktwirtschaftliche Mittel zu vermeiden. Dank Gebühren könnte auf einer Spur freiere Fahrt ermöglicht werden. Und da liegt auch die Chance für den Gewerbeverkehr, für den Maurer oder den Gemüselieferanten. Mit einer besonderen elektronischen Vignette könnte ihnen die Vorfahrt ermöglicht werden. Alles schon erfolgreich erprobt, nur nicht in der Schweiz!

Machen Sie mit dem Vorstoss einen wichtigen Schritt zu einer wirksamen und kostengünstigeren Verkehrsbewältigung! Ermöglichen Sie differenzierte Massnahmen, zum Beispiel dass die Parkplatz- oder

Strassennutzung in den Spitzenstunden mehr kostet als in den Randstunden, in den Zentren mehr als in der Peripherie.

Lisette Müller-Jaag (EVP, Knonau): Die heutige Technik bietet die Möglichkeiten, wie die Verkehrsüberlastung in Spitzenzeiten gezielt aufgefangen und gesteuert werden kann. Die Schweiz, und speziell die Region Zürich, verfügen über das dichteste Strassennetz weit herum. Ergänzend zu den grossen Durchgangachsen haben wir über die Jahre ein feinmaschiges regionales und kommunales Strassennetz gebaut und nun auch noch mehr Strassen im Verkehrsrichtplan vorgesehen. Kein Wunder, dass das Verkehrsaufkommen kontinuierlich ansteigt, denn neue Strassen bringen erfahrungsgemäss neuen Verkehr. Und es ist eine Tatsache, dass trotz der neuen und breiteren Strassen immer wieder neue Engpässe entstehen. Es sind dringend neuartige Massnahmen nötig. Wir brauchen vernünftige Alternativen neben oder anstatt noch weiteren Strassen. Genau darum geht es in unserem Postulat, eine Problemlösung mit moderner Technik, wie wir sie in anderen Lebensbereichen längst eingesetzt haben. Der Einsatz von elektronischen Mitteln in Verbindung mit einer adäquaten Gebührenordnung vermag das Verkehrseinkommen in Spitzenzeiten besser zu verteilen und zu entlasten. Daneben gibt es eine Vielfalt konkreter Massnahmen. Diese reichen von der differenzierten Parkplatzbewirtschaftung und der weiträumigen Verkehrslenkung durch elektronische Anzeigen über wechselnde Tempolimiten und Dosieranlagen bis zur attraktiveren Gestaltung des Fuss- und Veloverkehrs. Es ist ein zukunftsweisender Ansatz, welcher weniger Boden in Anspruch nimmt und dessen Gesamtkosten uns weniger hoch zu stehen kommen werden.

Die EVP-Fraktion dankt Regierungsrätin Rita Fuhrer, dass sie zur Entgegennahme bereit ist, und wird das Postulat überweisen. Wir bitten Sie, dasselbe zu tun.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Die SP unterstützt den Vorstoss von Willy Germann, weil dieser ein Ausgangspunkt für eine Serie von sinnvollen, effizienten und kostengünstigen Verkehrsvorstössen darstellt. Die Ideen des Vorstosses sind nicht neu, aber der Kanton Zürich hat anscheinend noch etwas Mühe, sich beim motorisierten Individualverkehr für eine Nachfragebeeinflussung einzusetzen. Angesichts der knappen Ressource Boden und der alarmierenden Emissionswerte NO_x , PM10 oder des sekundären Wirkstoffs Ozon sind wir gezwun-

gen, einen Paradigmawechsel vorzunehmen. Die Verknappung der Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zwingt uns, die Mobilität des Individuums und deren Beeinflussung zum Wohle der Gemeinschaft zu überdenken. Der öffentliche Verkehr hat sich schon lange mit dieser Thematik auseinandergesetzt und hat in den letzten Jahren differenzierte Produkte zur Nachfrage- und Nutzungsbeeinflussung eingesetzt, um eben genau diese Verkehrsspitzen zu brechen. Denselben Ansatz beim motorisierten Individualverkehr zu nutzen, wird heute noch politisch bekämpft. Aber der Kampf ist ein Scheinkampf. Mit dem Begriff des Mobilitätsmanagements oder des Integrierten Verkehrsmanagements soll der Automobilist oder die Automobilistin laufend informiert werden, wie er oder sie effizient von A nach B kommt. Studien zeigen auf, dass die Verkehrsmittelwahl am Anfang der Reise getroffen wird und hartnäckig bis zum Ziel gebraucht wird. Wenn also bei der Verkehrsnutzung laufend über die Alternativen informiert wird, dann wird er oder sie sofort umsteigen, weil es entweder zu teuer oder zu zeitaufwändig ist. Konzepte für intelligente Strassen und marktwirtschaftliche Instrumente zur Lenkung, dass die genutzten Flächen, die höher nachgefragt werden, dementsprechend auch höher zu zahlen sind. Das sind ja eigentlich urmarktwirtschaftliche Konzepte und werden nicht von einer Partei mit meinem Kolorit postuliert, sondern viel eher von Personen, die diesen Vorstoss bekämpfen.

Vielleicht fragen Sie nun, warum das Niederschlag in den Verkehrsrichtplan haben sollte. Das allgemeine Kapitel 4.1 des Verkehrsrichtplans trägt den Titel «Gesamtverkehr», und in diesem Gesamtverkehrskapitel soll auch ganz klar aufgezeigt werden, wie und mit welchen Mitteln der gewünschte Modalsplit erreicht werden soll. Es muss in diesem Verkehrsrichtplan auch die Verpflichtung sein, dass wir der Öffentlichkeit zeigen, wie wir diesen Modalsplit erreichen wollen. Dementsprechend müssen auch die Modelle Road pricing, Parkplatzmanagement oder Integrierte Verkehrsmanagement in diesem Verkehrsrichtplan ihren Niederschlag finden und wir müssen uns dieser Thematik stellen, weil eine Öffentlichkeit das auch wünscht. Prozesse, die in Schweden, in England, in Holland schon längst umgesetzt werden, dürfen auch hier in der CH nicht Stopp machen, sie müssen auch hier umgesetzt werden.

Es ist eine Freude, dass die Regierung diesen Vorstoss entgegennehmen will, und es freut mich, dass auch andere in diesem Rat dies unterstützen werden.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich spreche kurz für die FDP. Elektronik statt Beton, der Postulatstitel – ich gebe es zu – hat mich zum Nachdenken veranlasst, einigermaßen inspiriert auch zu meinen nachfolgenden Voten.

Offensichtlich handelt es sich ja um ein eigentliches Anti-Beton-Postulat, und ich habe mich deshalb zuerst gefragt: Was hat denn der Beton Ihnen eigentlich angetan? Immerhin handelt es sich um ein Produkt von historischer Bedeutung. Gebrannter Kalk wurde schon von den Ägyptern beim Bau ihrer Pyramiden gebraucht. Die Weiterentwicklung haben die Römer gemacht. Und nicht weniger als das römische Pantheon mit einem grossen Durchmesser von 43 Metern steht heute noch und ist gut erhalten und wir sind stolz auf dieses Baudenkmal. Also habe ich mich gefragt: Was hat denn Elektronik, was Beton nicht hat? Was hat also ein Köpfchen gegen das andere Köpfchen, wie es Willy Germann so sagt? Doch wenn ich dann den Text genau lese, dann glaube ich doch zu verstehen, was Sie letztlich meinen: Mit «Beton» meinen Sie Strassen und weil Sie keine neuen Strassen wollen – das haben Sie auch vorhin in der Abstimmung signalisiert –, sind Sie eben für Elektronik. Nun gut, soweit habe ich es verstanden.

Weiter verlangen Sie dann die Einführung eines gezielten Road pricing. Nur habe ich mich dann gefragt: Warum haben Sie dann nicht den Titel «Road pricing statt Beton» verwendet? Wie auch immer. Wir können uns für Ihren Vorstoss, liebe Postulanten, einfach nicht erwärmen. Wir können nicht hinter dem Road pricing nach Ihrer Version stehen. Wir stehen dazu, dass es auch einmal neue Strassen braucht, dass die Menschen mobil sein müssen, dass dazu flankierende Massnahmen notwendig sind, dass man dazu auch denken kann, selbstverständlich, aber nicht denken als alleiniges Kriterium, Pardon. Schwierigkeiten macht uns aber vor allem der Umstand, dass Sie über das Postulat verlangen, Einfluss zu nehmen auf die laufende Verkehrsrichtplan-Debatte. Dieser wird jedoch zurzeit in der Kommission beraten, der Zeitpunkt ist daher auch aus diesem Grund äusserst ungünstig. Wir werden das Postulat nicht unterstützen.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Drei kurze Korrekturen zum Votum von Carmen Walker. Der Titel heisst nicht

«Elektronik statt Beton», ich habe gesagt «Elektronik vor Beton», und es ist eine Unterstellung, wir hätten uns generell gegen den Strassenbau ausgesprochen. Ich habe beim vorherigen Geschäft durchaus Stellung genommen für den Bau eines Waidhaldetunnels zu Gunsten des Trams. Dann habe ich nicht verlangt, dass im Richtplan ein ganzes Konzept für Verkehrsmanagement aufgenommen werden müsse. Ich habe ganz ausdrücklich gesagt, parallel und ergänzend zum Richtplan wie das Agglomerationsprogramm.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Kurz noch eine Bemerkung zum Beton. Nach meinem Wissen wurde der Beton in der heutigen Zusammensetzung im vorletzten Jahrhundert an der Weltausstellung in Paris vorgestellt. Ein Gärtnermeister hat das zur Serienfertigung von Pflanzkübeln und Brunnentrögen präsentiert. Wir sind darauf gekommen, weil auf dem Brunnen vor unserem Haus die Zahl 1876 steht. Es wurde kurz vorher so vorgestellt. Etwas mehr Pflanzkübel und etwas weniger Strassen wären uns lieber.

Nun, wir streben ganz gewiss nicht danach, in den Stosszeiten noch mehr motorisierten Individualverkehr noch flüssiger abzuwickeln, im Gegenteil: Wir gehen davon aus, dass der zusätzliche Verkehr vom öffentlichen Verkehr und vom Fuss- und Veloverkehr übernommen werden sollte. Wir haben ein Kyoto-Protokoll, das erhebliche Reduktionsziele beim CO₂-Ausstoss beim Verkehr verlangt. Diese Ziele erreichen wir ganz sicher nicht, wenn wir die Strassenkapazität weiter erhöhen – und sei es nur durch Elektronik.

Trotzdem interessiert die Fragestellung der Postulanten, und sei es nur darum, um unsere Argumente zu möglichen Massnahmen zu präzisieren. In diesem Sinne unterstützen wir dieses Postulat.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Zu Willy Germann und Sabine Ziegler: Ausgangspunkt für Ihre Verkehrspolitik ist also Umverteilung. Nachfragebeeinflussung, Mobilitätsbeeinflussung sind in diesem Postulat klar gefordert, und dafür suchen Sie noch die differenzierten Produkte. Man kann also sagen als Fazit: Sozialisten und christliche Kreise plädieren aus Lenkungsgründen für den Zweiklassenverkehr. Die erste Klasse bezahlt Infrastruktur und Nutzung, darf sich aber nicht mehr frei bewegen. Die zweite Klasse be-

zahlt nichts, wird staatliche gefördert und hat Anspruch auf uneingeschränkte Mobilität.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist ganz wunderbar, dass der Titel des Postulates «Elektronik vor Beton» heisst, und nicht «statt Beton», denn damit wird auch die Politik des Regierungsrates unterstützt. Um die strassenseitige Erreichbarkeit vom Wirtschaftsraum Zürich weiterhin sicherzustellen, verfolgen die Volkswirtschaftsdirektion und der Regierungsrat nämlich insbesondere zwei Stossrichtungen. Zum einen wird mit Verkehrsmanagementmassnahmen versucht, auf die steigende Verkehrsnachfrage zu reagieren. Kernelement ist dabei das Integrierte Verkehrsmanagement IVM. Zum andern ist in Bereichen, in denen die Verkehrsnachfrage dauerhaft oder wiederkehrend das strassenseitige Angebot täglich übersteigt, ein Ausbau des Strassennetzes unerlässlich. Dies betrifft in erster Linie die Hochleistungsstrassen. Dazu wurde die Strategie Hochleistungsstrassen entworfen und auch verabschiedet. Diese beiden Stossrichtungen finden sich auch im kantonalen Richtplan beim Verkehr wieder. Das Postulat stösst also offene Türen auf. Es ist längst klar, dass die Verkehrsträger optimal organisiert werden müssen. Es wäre aus Umweltgründen, aber auch aus finanziellen Überlegungen unverzeihlich, darauf verzichten zu wollen. Der Regierungsrat kann dies in einem Bericht auch darlegen und ist deshalb zur Entgegennahme bereit. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 81 : 76 Stimmen, das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Flankierende Massnahmen zum Gateway Limmattal

Postulat von Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 27. Juni 2005

[KR-Nr. 185/2005](#), Entgegennahme, Diskussion

Ratsvizepräsidentin Ursula Moor: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Willy Haderer, Unterengstringen, hat an der Sitzung vom 26. September 2005 den Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Gestatten Sie mir, dass ich meine Interessenbindung offen lege. Obwohl ich vor knapp drei Monaten mein langjähriges Gemeindepräsidentenamt in neue Hände gelegt habe, haben mich die Gemeindepräsidenten, die Bau- und Verkehrsvorstände des Limmattals an der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) erneut zu ihrem Präsidenten gewählt. Ich übe dieses Amt seit 1990 aus und bin weiterhin in dieser Funktion in der Lage, für das Limmattal zu sprechen. In dieser Funktion habe ich auch Einsitz im Vorstand der RZU (*Regionalplanung Zürich und Umgebung*) und ich möchte mich besonders bei meinen neuen Kolleginnen Sabine Ziegler und Carmen Walker dafür bedanken, dass wir mit ihrer Unterstützung einen klaren Entscheid auch in der RZU gegen den Standort Gateway Limmattal erreichen konnten.

Der Vorstand der Zürcher Planungsgruppe Limmattal ist nach wie vor dezidiert gegen die Festlegung eines Gateway-Terminals im Limmattal und hat die Begründung für seine Haltung an der letzten Vorstandssitzung noch einmal bekräftigt. Die Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene ist ein auch von der ZPL anerkanntes Ziel. Anlagen für den Güterumschlag, in diesem Fall für den Umschlag von Containern ab Shuttle-Bahnzügen aus den Häfen auf nationale Züge oder eben den Lastwagen, sind jedoch besonders sorgfältig zu planen und raumplanerisch zu koordinieren. Diese Koordination wird mit der geplanten Festlegung des Gateway-Terminals im Limmattal jedoch nicht vorgenommen. Unter Federführung der Volkswirtschaftsdirektion ist in den letzten Jahren in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau ein Gesamtverkehrskonzept Limmattal entstanden, welches klar aufzeigt, dass die Verkehrsressourcen auf den Strassen des Limmattals sehr knapp sind und die Entwicklung des Limmattals behindern. Bis 2025 rechnet die ZPL mit zusätzlich 9000 Einwohnern und 12'000 Arbeitsplätzen. Eine solche Entwicklung zu verkraften ist jedoch nur möglich, wenn sich der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich entwickelt und der Individualverkehr, und damit auch der Lastwagenverkehr, nur noch moderat zunehmen. Der geplante Gateway tangiert beide Entwicklungsschritte, so den vorbereiteten Ausbau des S-Bahn-

netzes im Limmattal, und macht zudem die vorbereiteten Verkehrssteuerungsmassnahmen und die erwartete Entlastung des Gubrist-Nordumfahrungsprojektes zunichte. Der Gateway-Terminal beansprucht nun im Raum Dietikon einen derartigen Anteil, dass dieser die vorhandenen Restkapazitäten auf der Strasse überstrapaziert. Zudem geben sich die SBB optimistisch, dass lediglich 30 Prozent aller Container auf die Strasse umgelagert werden und die restlichen Container auf der Schiene weiterbefördert würden. Letztlich wird jedoch der Markt entscheiden, wie viele Container im Limmattal direkt auf die Strasse umgeladen werden, und es ist zu befürchten, dass es ein viel höherer Anteil sein wird. Denn der Weitertransport auf der Schiene verzögert die Zustellung für den Kunden und verändert die «Just-in-time»-Arbeitsprozesse. Realität ist es auch, dass trotz gegenteiliger planerischer Bemühungen in immer mehr Industriegebieten Bahngleise stillgelegt werden und auf Anlieferung mit dem Lastwagen umgestellt wird. Das Limmattal braucht die Restkapazitäten auf seinen Strassen für die eigene Entwicklung und ist nicht gewillt, einen Entwicklungsstillstand hinzunehmen. Zudem wird die Entwicklung des Niederfelds in Dietikon als letzte grosse Siedlungsreserve massiv behindert, und es ist zu befürchten, dass dort die in jahrelanger Vorarbeit ausgearbeitete Einzonungsvorlage wegen den Gebietsansprüchen des Gateway-Terminals scheitern wird. Dabei kommt Dietikon mit der Einzonungsvorlage lediglich einer Verpflichtung aus dem kantonalen Richtplan nach, welche das Niederfeld zum Zentrumsgebiet, und damit einem Gebiet mit dichten Siedlungsteilen und hoher Siedlungsqualität, zugewiesen hat. Die Festlegung des Gateway-Terminals im kantonalen Richtplan ist damit weder verkehrsmässig noch siedlungsmässig mit dem übrigen Richtplan, respektive den geltenden Konzepten, koordiniert und abgestimmt. Da hilft auch die Aufnahme des Terminals in den Bundessachplan Schiene nicht weiter, denn wie der Regierungsrat im Raumplanungsbericht 2005 schreibt, ist auch ein solcher Sachplan grundsätzlich an die Vorgaben der kantonalen Richtplanung gebunden. Kantonaler Richtplan und Sachplan sind gleichberechtigte Raumplanungsinstrumente, welche es widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen gilt, was hier überhaupt nicht stattgefunden hat.

Der Standort Limmattal wird von den SBB nicht zuletzt deshalb bevorzugt, weil sie den grössten Teil der angelieferten Container auf ihrem Netz weiterverwerten möchten. Deshalb streben die SBB auch die

Nähe zum Rangierbahnhof Limmattal an. Beurteilt man diese Annahme jedoch als realitäts- und marktfremd, wie dies der Vorstand der ZLP sieht, so wird die Standortfrage plötzlich wieder viel offener. Es ist nicht mehr auf das Limmattal beschränkt, und der Standort Reckingen, wohlweislich von den SBB mitfinanziert, erfüllt diese Anforderungen weit besser. Die ZLP sieht sich in dieser Beurteilung mit allen Gemeindebehörden und der Bevölkerung im Limmattal einig. Ein Publikumskomitee gegen den Gateway umfasst mittlerweile über 1000 Bürgerinnen und Bürger, die bereit sind, sich ganz gegen diese unnötige Einrichtung zu engagieren.

Was soll nun dieses Postulat dazu beitragen? Nichts, aber auch gar nichts und überhaupt nichts! Ich gehe auf einige Punkte kurz ein.

Die Verkehrssteuerung ist von der ZLP, zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion, im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Limmattal bereits initiiert. Wir machten bereits unsere Hausaufgaben und brauchen keine rot-grünen Direktiven. Eine Quotenfestlegung von 30 Prozent Strassenanteil müsste, wenn überhaupt, in der Behandlung der Kommission zum kantonalen Verkehrsrichtplan diskutiert werden. Sie würde sich bei Marktuntauglichkeit allerdings als wirkungslos erweisen. Zudem verträgt das Limmattaler Strassennetz, inklusiv HLS, diese zusätzliche Belastung von 30 Prozent bereits klar nicht mehr. Die übrigen grün-roten so genannten Ökoanreize bringen bei mir nur ein bedauernd mitleidiges Lächeln hervor und können die angesprochenen Ziele in keiner Art und Weise erreichen. Dass SBB-Cargo-Chef Daniel Nordmann bereits heute mit dem juristischen Vorgehen droht, macht die von den SBB schlecht geplante Lösung auch nicht glaubhafter. Vielleicht liebäugelt er auch damit, dass ein künftiger Fusionspartner Deutsche Bahn Cargo über unsere Köpfe hinweg die Zukunft entscheiden kann. Er ist ja vom roten SBB-König Benedikt Weibel als einer der wenigen gut informiert, wie wir letzten Sonntag in der Presse lesen konnten.

Dieses Postulat ist, wie ich dies bereits bei der Einreichung deutlich gesagt habe, heuchlerisch und nutzlos. Ich bitte Sie mit der SVP und den bürgerlichen Limmattalvertretern, dieses Postulat abzulehnen.

Elisabeth Scheffeldt Kern (SP, Schlieren): Noch vor gut einem Jahr wussten die wenigsten, was Gateway ist. Die einen dachten an irgendwas IT-mässiges, viele sagten dem Ding «get away». In der Zwischenzeit haben sich schon alle Fraktionen intensiv und kontrovers

mit dem Gateway Limmattal auseinandergesetzt. Dies zeigt auch, dass ein weiteres Postulat ja vorliegt.

Die Haltung der SP wurde bereits in der Stellungnahme zum Verkehrsrichtplan öffentlich dargelegt. Wir stellen den Antrag, den Gateway aus dem Richtplan zu streichen, und wir stellen einen Unterantrag für den Fall, dass die Streichung nicht erfolgt. Darum forderten wir – und das tun wir auch mit dem vorliegenden Postulat –, dass flankierende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung ergriffen werden müssen. Diese Haltung gilt nach wie vor. Willy Haderer hat ja den Ablehnungsantrag zu unserem Postulat gestellt. Das könnte einen ein bisschen verärgern, weil damit Zeit verloren ging, wertvolle Zeit. Allerdings hat es auch positive Seiten, dass wir nämlich heute dem Regierungsrat mitteilen können, dass mindestens die Forderung nach flankierenden Massnahmen eine breite Unterstützung hat. Die Gründe für unsere Haltung sind die Folgenden:

Im Richtplan 95 wurde in Dietikon, insbesondere im Gebiet Niederfeld, ein Zentrum von kantonaler Bedeutung festgelegt. Zehn Jahre später, immer noch im Richtplan 95, soll nun aus demselben Gebiet Niederfeld ein Umschlagterminal für den Güterverkehr eingetragen werden. Der Text im genehmigten Richtplanteil zu den Zentrumsgebieten wirkt für die betroffene Bevölkerung im Limmattal zynisch. Da steht zum Beispiel «Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch seine Verkehrspolitik sowie die Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen». Soll der Gateway Limmattal eine verkehrspolitische Unterstützung zur Entwicklung des Zentrumsgebietes sein? Ist der Gateway Limmattal eine öffentliche Baute oder Anlage, die die Entwicklung des Zentrumsgebietes unterstützen soll?

Das Limmattal wird sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln. Davon gehen alle Prognosen aus. Willy Haderer hat die auch erwähnt. Ähnlich wie im Glatttal wird eine Limmattalstadt entstehen. Es gibt bei einer solchen Entwicklung grosse Chancen, aber auch etliche Risiken. Dass die Lärm- und Luftbelastung im Limmattal nicht weiter zunehmen darf, ist im Interesse des ganzen Kantons. Deshalb erwarten wir auch, dass der Regierungsrat die Stadtbahn Limmattal zügig vorantreibt. Der Gateway Limmattal steht zu all diesen Bemühungen im Widerspruch.

Die SP steht der Förderung des Güterverkehrs auf die Schiene sehr wohlwollend gegenüber. Beim Gateway Limmattal wurden aber Feh-

ler gemacht. Hätte man der betroffenen Bevölkerung verbindlich versprochen, dass die Anlage auf dem Areal des Rangierbahnhofes Platz findet, hätte man verbindliche Werte – zum Beispiel, wie im Postulat vorgeschlagen, einen Feinstaubplafonds – ausgehandelt, die sicherstellen, dass die lokale Lärm- und Luftsituation sich nicht weiter verschlechtert, hätte man den unseligen Tropfenzähler, der den falschen Anreiz für die Autobahnzufahrten bringt, aufgehoben oder verschoben, hätte man die Zu- und Wegfahrten verbindlich gesenkt und besser gelenkt oder kurz: hätte man verbindliche flankierende Massnahmen beschlossen, bevor man an die Planung des Projektes geht, sähe es vielleicht anders aus. Das alles aber ist bisher nicht passiert. Deshalb hat die SP auch auf Kantons-, Bezirks- und Gemeindeebene eine Ablehnung des Gateway beschlossen.

Wenn die Vertreter der SBB verschiedentlich auch in den Medien sagen, es sei üblich, dass grössere Anlagen gegen den Willen der Bevölkerung durchgesetzt werden, und damit wohl meinen, dass dies auch beim Gateway Limmattal möglich wäre, haben sie vermutlich Recht. Ich bin aber sicher, dass der Widerstand gegen diese Anlage so gross ist, dass mindestens grössere Verzögerungen erzielt werden könnten, und das wäre das Dümme, was passieren könnte. Die Limmattaler Bevölkerung trägt meines Erachtens in bewundernswerter Art die Belastungen durch den Rangierbahnhof Limmattal mit. Nacht für Nacht knarrt, scheppert und quietscht es vom Rangieren der Züge. In weiten Teilen der Bevölkerung wird die lärmige Nachtarbeit auf dem Rangierbahnhof und die Zu- und Wegfahrt der häufig veralteten Güterzüge hingenommen. Es ist unfair, der Bevölkerung wegen dieser grossen Toleranz mit einer Haltung entgegenzutreten, so à la «da ist ja eh schon viel Lärm, da kommt es nicht mehr drauf an».

Ich bitte Sie, dem Regierungsrat mit der Überweisung dieses Postulates den Rücken zu stärken, damit er für den Fall, dass die SBB den Gateway durchsetzen werden, mit klaren Forderungen und einer klaren Willensäusserung des Kantons für verbindliche flankierende Massnahmen kämpfen kann; dies im Unterschied zu Willy Haderer, der einfach nur ablehnt. Die Regierung braucht unsere Vorgaben. Unterstützen Sie das Postulat, damit der Regierungsrat sich rechtzeitig an die Ausarbeitung machen kann.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung bekannt geben. Neben meinem Amt als Mitglied des Ge-

meinderates bin ich auch im Kopräsidium des Komitee «Gateway – so nicht!» aktiv. Dieses Komitee, welches primär den Gateway bekämpfen will, umfasst inzwischen 1142 Mitglieder, die Tendenz ist steigend. Es arbeitet in dieser Frage auch eng mit der sich neu formierten Gemeindeallianz zusammen. Zusätzlich bin ich ein lärmbelästigter direkter Anwohner der Eisenbahnlinie nach Zürich.

Der Gedanke hinter dem zur Diskussion stehenden Vorstoss mag wohl ein gut gemeinter sein. Ich zweifle keinen Augenblick daran, dass die Limmattaler Anliegen Esther Arnet und den Mitunterzeichnenden am Herzen gelegen sind. Tatsache ist jedoch, dass die geforderten Massnahmen den Limmattalerinnen und Limmattalern selbst im besten Fall nur geringfügige Milderungen bringen würden. Es wäre nur eine Frage der Zeit, bis die versprochenen Massnahmen aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr eingehalten würden. Wie ernst die SBB Cargo die Anliegen der Region nimmt, dürfte uns allen bekannt sein, spätestens nach der drastischen Reduktion der Cargo-Bedienpunkte. Mit Sicherheit würden beim nächsten Sparprogramm, das sicher bald wieder vor der Tür steht, die flankierenden Massnahmen gestrichen werden. Und wenn ich den Halbjahresverlust der SBB-Cargo mit 30 Millionen Franken sehe, wird es in Bälde der Fall sein. Die Limmattalerinnen und Limmattaler wehren sich deshalb dezidiert gegen die Überweisung solcher Vorstösse. Sie haben dies bereits bewiesen, als in den Gemeinderäten in Schlieren und in Dietikon die praktisch identischen Vorstösse der SBB jeweils wuchtig verworfen beziehungsweise vorzeitig zurückgezogen wurden. An deren Stelle wurden neue Vorstösse zur Verhinderung des Gateways eingereicht, die jeweils einstimmig überwiesen wurden. Lassen Sie mich nun ausführen, warum sich das Limmattal so vehement in dieser Angelegenheit engagiert.

Leider wird das Limmattal teilweise zum Abfallkübel des Kantons deklariert. Wir sind geplagt vom Durchgangsverkehr aus dem Kanton Aargau, sei es auf der Autobahn oder sei es in den Quartieren. Von Seiten des Kantons zeigt sich hier leider niemand bereit, dieses Problem einmal ernsthaft anzupacken. Da hilft auch die Plattform Aargau–Zürich wenig. Betreffend Flugverkehr scheinen die verantwortlichen Stellen zum Schluss gekommen zu sein, dass etwas zusätzlicher Fluglärm wohl helfen würde, die Limmattaler etwas gegen den andern Lärm abzustumpfen. Drastisch ist jedoch die Situation auch betreffend Bahnverkehr. Vorletzte Woche verkehrten 3990 Personenzüge und 790 Güterzüge durch Dietikon. Im Durchschnitt heisst dies: alle drei

Minuten ein Personenzug und alle zwölf Minuten ein Güterzug. Und die Güterzüge sind lang. Dies während 24 Stunden! Neben dem Rangierbahnhof soll nun auch ein Gateway dazukommen mit zusätzlichem Lärm. Braucht es zuerst eine Volksinitiative, «250'000 Bahnbewegungen im Limmattal sind genug»? In diesem Fall würde ich mich ja bereits mit einer fünfstündigen Nachtruhe befriedigt fühlen.

Ich hoffe, Sie verstehen, dass wir nicht zum Abfallkübel des Kantons degradiert werden möchten, und ich zähle darauf, dass Sie uns bei unserem Widerstand nicht im Stich lassen werden.

Rita Bernoulli (FDP, Dübendorf): Welche Akzeptanz ein Gateway Limmattal hat, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht zu entscheiden, und ein entsprechender Eintrag im Verkehrsrichtplan hat erst noch zu erfolgen. Diese abschliessende Debatte werden wir ja im Rahmen der Richtplandebatte führen. Die heutige Diskussion dreht sich also allein darum, welche flankierenden Massnahmen im Falle der Realisierung des Gateways zu veranlassen sind. Wie soll die Limmattaler Bevölkerung vor weiteren Belastungen geschützt werden? Zur Faktenlage kann Folgendes gesagt werden:

In den Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich ist klar festgehalten, dass der Güterverkehr auf der Schiene gehört und innovative Projekte im kombinierten Verkehr gefördert werden. Die Wichtigkeit des kombinierten Güterverkehrs ist also unbestritten. Es handelt sich um eine zentrale Infrastruktur für den Kanton Zürich und für die ganze Schweiz. Um auch in Zukunft die grossen Mengen an Gütern auf der Schiene transportieren zu können, benötigen die SBB mehr Umschlagskapazitäten. Vor allem braucht es einen Ort, wo die Container schnell von einem Zug auf den andern umgeladen werden können. Die Beratungen in der KEVU und die Erkenntnisse aus den vielen Expertenberichten werden zeigen, ob ein Gateway in der Nähe des Rangierbahnhofes, also im Limmattal, gebaut werden kann. Wie auch immer der Entscheid fallen wird, es ist für die FDP gleichermassen wichtig, dass die Bevölkerung im Limmattal nicht noch zusätzlich unter Emissionen der Anlage zu leiden hätte. Im Sinn von verantwortungsbewusstem Handeln ist deshalb dem Schutz der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Mit den nötigen Rahmenbedingungen ist dafür zu sorgen, dass kein Schaden an der Natur entsteht und die Bevölkerung vor weiteren Belästigungen wie Lärm- und Luftemissionen bewahrt wird.

Das Postulat gibt der Regierung die Möglichkeit aufzuzeigen, in welchem Umfang die Bevölkerung im Falle der Realisierung des Gateways geschützt wird und welche Massnahmen demzufolge in die Wege geleitet werden müssen. Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion, das Postulat zu überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich kann es gleich vorwegnehmen, die EVP-Fraktion wird die flankierenden Massnahmen und damit diesen Vorstoss unterstützen. Wir stehen zu einem optimalen Schutz von Bevölkerung und Umwelt dort im Limmattal am möglichen Standort des Gateways. Wir verstehen aber auch den Widerstand der Bevölkerung im Limmattal. Auch wenn es mich nicht persönlich betreffen würde, würde ich dreimal überlegen, ob das der richtige Standort ist. Wenn man es also aus einer grösseren Perspektive betrachtet, kommt man unweigerlich zum Schluss, dass sich das Limmattal doch am besten eignet, und nicht nur, weil man das als Theoretiker oder als Laie so beurteilt, sondern weil umfangreiche Abklärungen mehrmals gezeigt haben, dass der Standort Niederfeld der richtige ist.

Auch kann ich nicht mit Willy Haderer einig gehen, wenn er darauf hinweist, dass es wirtschaftliche Nachteile für das Limmattal bringt. Ich bin überzeugt, dass der Gateway sogar Vorteile und ein Wachstum für das Limmattal bedeutet; sicher nicht heute und morgen, aber über eine längere Zeit gesehen. Und wenn man dann flankierende Massnahmen wirklich optimal dort einrichtet, dann wird es auch für die Bevölkerung tragbar. Dieser Überzeugung sind wir. Wir wollen aber ganz klar dazu verhelfen, dass der Gateway im Richtplan eingetragen wird; dazu stehen wir, das habe ich auch in der KEVU immer wieder vertreten und vertrete es weiter. Auch unsere Fraktion steht dahinter. Auch kämpfen wir dagegen, dass eine Verzögerungspolitik, wie sie momentan im Gang ist, gelebt und betrieben wird. Es darf nicht sein, dass wir mit verschiedenen Vorstössen jetzt einfach hinauszögern. Das hat auch ganz klare Gründe. Das Konzept beim Gateway ist sinnvoll und ist auch für die Umwelt wichtig. Der kombinierte Güterverkehr ist ein dringendes Gebot, das wissen wir eigentlich grundsätzlich; wir von der EVP stehen dazu. Für uns ist auch ein sehr wichtiges Argument, dass der Gateway Limmattal kommt, damit der Güterbahnhof hier beim Hauptbahnhof aufgehoben werden kann. Wir wissen, dass das wichtig ist für den Durchgangsbahnhof. Wer gegen den Gateway ist – ich weiss, da sage ich etwas Gefährliches, aber es ist doch letzt-

lich so –, der verzögert auch den Durchgangsbahnhof und das ist ausserordentlich gefährlich, denn den wollen wir unbedingt.

Vielleicht noch als kleines Zückerchen: Wir wären sogar dafür, uns für das Limmattal einzusetzen, dass die vielen Schnellzüge, die heute durch das Limmattal hindurchrasen, einen Halt einlegen würden, und wenn es auch nur einer pro Stunde wäre. Das würde Ihnen auch etwas bringen, das würde eine Aufwertung bringen. Dazu wären wir sofort bereit uns einzusetzen.

Peter Weber (Grüne, Wald): Ich habe etwas Mühe mit der Forderung nach flankierenden Massnahmen zu einem Objekt des unbegleiteten kombinierten Güterverkehr, welches die Standortdiskussion noch nicht überlebt hat, so der Gateway-Terminal im Limmattal. Wir Grünen sind skeptisch. Es ergeht uns aber ähnlich wie vielen Kolleginnen und Kollegen hier im Saal, die zu meinem Erstaunen zu dieser Frage – diese Aussage hörte ich auch von der FDP – zwei Herzen in der Brust haben; dies als Randbemerkung. Trotzdem unterstützen wir einerseits dieses Postulat, im Wissen, dass bis zur terminierten Verkehrsrichtplandebatte noch viel Wasser die Limmat hinunterläuft. Andererseits können alle hier im Rat Anwesenden dannzumal an diesem oder jenem Detail herumschraubeln, aber einen grundsätzlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Volkswirtschaftspolitik im Bereich des internationalen und nationalen Güterverkehrs wird es nicht sein.

Ein lösungssuchender Beitrag heisst «zurück auf Feld eins!». Die Entwerfer und Verantwortlichen der SBB Cargo müssen konzeptionell nochmals über die Pläne. Sie sollen die Ergebnisse ihrer Standortevaluation neu beurteilen. Wir Grünen und die Mehrheit von Ihnen wissen genau, dass sich die Strassenkapazitäten nicht so einfach den Verlagerungszielen des kombinierten Verkehrs anpassen lassen. Es braucht die Abstimmung von Raumplanung und Umweltgesetzgebung. Eine 70-zu-30-Prozent-Umladeformel ist eine wenig glaubwürdige und zudem unkontrollierbare Rezeptur, ähnlich dem kreativen Fluglärmindex. Ich bin überzeugt, dass der SBB Cargo und dem Zürcher Regierungsrat genügend Zeit für eine nochmalige Überprüfung der vor sechs Jahren erstellten Variantenstudie von dezentralen Standorten zur Verfügung steht. Ziel ist doch, bei den Bundesbehörden eine Festlegung mit langfristigem Planungshorizont von Infrastrukturvorhaben an verschiedenen Standorten für den Umschlag des kombinierten Güterverkehrs mit der Gateway-Technologie zu erwirken. Ich hof-

fe, wir können noch vor der Richtplandebatte über diesen richtungsweisenden Ansatz hier im Rat diskutieren.

Trotzdem, die grundsätzliche Bereitschaft des Kantons Zürich zur Partizipation bei der Lösungssuche für eine zukunftsfähige Bahngüterverkehrsinfrastruktur ist gegeben. Das gilt auch für uns Grüne. Wir stimmen deshalb der Überweisung dieses Postulates zu. Ich danke Ihnen.

Blanca Ramer-Stäubli (CVP, Urdorf): Wir Limmattaler, das haben Sie jetzt schon mehrfach gehört, wollen keinen Gateway, auf alle Fälle nicht so, wie es zurzeit geplant ist. Wir haben wirklich schon genug Schmutz, Lärm und Gestank. Noch mehr schadet unserem Standort nun wirklich beträchtlich. Gerade Schlieren und Dietikon haben mit viel Anstrengung und sorgfältiger Planung erreicht, dass diese beiden Städte weggekommen sind von ihrem schlechten Image und wieder lebensfrohe, durchaus aufstrebende Orte geworden sind, kurzum: den Turnaround geschafft haben. Wollen wir dies wirklich zunichte machen? Der vorliegende Vorstoss ist meiner Meinung nach völlig falsch gerichtet und wirkungslos. Entweder man steht hinter flankierenden Massnahmen bei so einem grossen Projekt oder man macht hier aus Kostengründen sowieso nichts. Aber einen Vorstoss rund um etwas einzureichen, das ich überhaupt nicht will, das geht mir zu weit, da mache ich nicht mit.

Hinzu kommt noch ein ganz anderer Punkt, nämlich die Frage, ob dieses Vorhaben wirklich sinnvoll ist. Wollen wir wirklich eine zentrale Lösung für das Umladen und Verteilen der vielen, sogar allzu vielen Güter? Sollten wir nicht der Umwelt und der Bevölkerung zuliebe versuchen, die gefahrenen Kilometer so tief wie möglich zu halten? Dies erreichen wir aber nur mit einer dezentralen Lösung. Auch auf Bundesebene scheint man sich neuerdings diese Überlegungen zu machen. Das Riesenprojekt Gateway ist deshalb wieder in Frage gestellt. Wir würden deshalb besser nichts überstürzen und dem Projekt Güterverteilung mehr Zeit verschaffen.

Deshalb bin ich ganz klar gegen die Überweisung dieses Vorstosses. Ein total falsches Signal würde mit der Überweisung gesendet.

Brigitta Johner-Gähwiler (FDP, Urdorf): Auch ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt, ich bin im Komitee «Gateway – so

nicht!». Das Limmattal will keinen Gateway, auch keinen flankierten; es sei denn, er wäre untertunnelt. Vor Jahrzehnten schon hat sich das Limmattal, damals über alle Parteigrenzen hinweg, gegen den Rangierbahnhof gewehrt. Leider haben ihn unsere politischen Amtsvorgänger nicht verhindern können, und jetzt soll der Rangierbahnhof mit einem Gateway da noch massiv ergänzt werden. Zwischenzeitlich – Sie wissen das alle ganz genau – ist unsere Region nicht nur mit dem Rangierlärm, sondern mit mannigfachen anderen Immissionen «gesegnet» worden; ein Segen allerdings, den niemand sonst will. Zahlen und Fakten haben wir schon mehrfach gehört.

Wir Limmattaler FDP-Kantonsrätinnen setzen uns für die Lebensqualität unserer Region ein und lehnen daher den Vorstoss ab. Der Gateway ist noch nicht beschlossen, noch in keinem Richtplan zementiert, Aktionen unter dem Titel «vorausseilender Gehorsam» lehnen wir daher entschieden ab. Und wir danken Ihnen, wenn Sie das Gleiche tun.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Sie haben es gemerkt, in der CVP gibt es ablehnende Stimmen, aber es gibt auch befürwortende Stimmen und ich bin froh, dass mein Fraktionskollege Vizepräsident einer Vereinigung ist, die nicht «Gateway keinesfalls» heisst, sondern «Gateway – so nicht!». Und deshalb haben wir uns auch Gedanken gemacht, wie wir einen Antrag in die Richtplandiskussion einbringen könnten. Wir haben das auch bereits öffentlich gesagt – es ist also kein Kommissionsgeheimnis –, dass wir da einen besseren Vorschlag haben als Esther Arnet. Aber ich werde den Vorstoss von Esther Arnet trotzdem unterstützen.

Die Botschaft unseres Antrags ist ganz klar: Wenn ein Gateway im Limmattal, dann nur mit ganz klaren Auflagen. Die Belastungen im Limmattal dürfen nicht noch mehr zunehmen. Es ist verständlich, dass ein Gateway im Limmattal riesige Emotionen weckte, es waren zum Teil Wahnemotionen. Fragt sich nur, ob mit einem Gateway der Sack geschlagen wird, aber der Esel gemeint ist. Der Sack oder besser gesagt das Säcklein heisst kombinierter Güterverkehr. Der Esel heisst wachsender Zielverkehr nach Zürich, aber auch – und jetzt muss ich ein bisschen bösartig sein – Zielverkehr Richtung Einkaufszentren im Limmattal, wo sich ja die Aargauer und die Zürcher darum streiten, wer nun bauen darf.

Nun argumentieren Gegner des Vorstosses, sie seien grundsätzlich gegen einen Güterumschlagsplatz im Limmattal. Deshalb brauche es

gar keine flankierenden Massnahmen. Nun, das ist fern der Realität. Denn es ist ja der Bund, der letztlich entscheidet, ob der Gateway gebaut wird. Wir können höchstens sagen, mit welchen Auflagen wir das wollen. Der Gateway ist bereits im Sachplan Verkehr Bund, der Bund ist am Planen. Ein grosser Teil des kombinierten Güterverkehrs hat als Ziel und als Quelle den Wirtschaftsraum Zürich, und das war entscheidend für den Bund, diesen Gateway im Sachplan Verkehr aufzunehmen. In diesem Wirtschaftsraum muss deshalb ein Gateway neben einem Rangierbahnhof errichtet werden, allerdings – ich sage es noch einmal – unter strengen Auflagen. Dieser Gateway ist also ein Schlüsselprojekt einer glaubwürdigen schweizerischen Umlagerungspolitik, und da wundert mich die Haltung der Grünen. Von Anfang an war auch klar, dass eine Durchmesserlinie den bisherigen Container-Umschlagplatz in Zürich verdrängt; Gerhard Fischer hat das schon ausgeführt.

Heute geht es aber nicht um eine Präjudizierung oder Verhinderung eines Richtplaneintrages, sondern um eines der berühmten Signale, die der Kanton Zürich ausschickt, Signale an den Bund für eine Schallplanfonierung oder eine Flächenschonung im Zusammenhang mit dem Gateway. Ähnliche Signale schicken wir ja auch beim Flugverkehr aus. Der Antrag, den die CVP nochmals verdeutlichen wird, ist sicher besser – ich sage nochmal –, denn er geht insofern weiter als der Vorstoss von Esther Arnet, weil die Fläche, die die SBB Cargo ausserhalb der bestehenden Anlagen bereits kompensieren muss; ob das dann eine Zentrumszone ist, die sie da irgendwo errichtet, oder etwas anderes, bleibe dahingestellt. Der CVP-Antrag beinhaltet indirekt auch einen Belastungsplafond, aber beinhaltet auch die Sanierung bestehender Anlagen. Ich werde den Antrag natürlich jetzt nicht vorlesen, um nicht aus der Kommission zu plaudern.

Aber zum Schluss noch: Für mich ist ganz klar, im Richtplan ist eine Stadtbahn Limmattal eingezeichnet. Zu dem Bündel, das da zu den flankierenden Massnahmen gehört, gehörte der vorzeitige Bau der Stadtbahn Limmattal. Die ist dringend notwendig.

Ratsvizepäsidentin Ursula Moor: In Anbetracht der vorgerückten Zeit und der Tatsache, dass wir noch vier Redner auf der Rednerliste haben – die Volkswirtschaftsdirektorin wünscht ebenfalls das Wort zum Traktandum – und wir am nächsten Montag nochmals Vorstösse

aus der Volkswirtschaftsdirektion traktandiert haben, schlage ich Ihnen vor, die Sitzung hier zu unterbrechen.

Die Beratung wird abgebrochen. Fortsetzung am Montag, 18. September 2006.

Verschiedenes

Rücktritt von Barbara Fehlmann, Winterthur, als Mitglied der Baurekurskommission III

Ratssekretär Raphael Golta verliest das Rücktrittsschreiben: «Hiermit erkläre ich auf Grund meiner Wahl zur Präsidentin der Baurekurskommission III meinen Rücktritt als «normales» Baurekurskommissionsmitglied.

Mit freundlichen Grüssen, Barbara Fehlmann.»

Ratsvizepräsidentin Ursula Moor: Das Mitglied der Baurekurskommission, Barbara Fehlmann, ersucht um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall.

Der Rücktritt per Ende September 2006 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Neu eingereichter parlamentarischer Vorstoss

- **Kostensteigerung im Zusatzleistungsbereich**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 11. September 2006

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 15. Januar 2007.