


113. Sitzung, Montag, 25. Mai 2009, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*
Verhandlungsgegenstände
17. Busbeschleunigung Maur–Fällanden– S-Bahnhof Stettbach (Linie 743) (Reduzierte Debatte)

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Juli 2007 zum Postulat KR-Nr. 124/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 13. Januar 2009 **4527**..... Seite 7344

18. Abschaffung des 1. Mai als kantonalen Feiertag

 Antrag der STGK vom 23. Januar 2009 zur Parlamentarischen Initiative von Alfred Heer
 KR-Nr. **150a/2007** Seite 7347

19. Flankierende Massnahmen zum Gateway Limmattal (Reduzierte Debatte)

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2008 zum Postulat KR-Nr. 185/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 27. Januar 2009 **4524**..... Seite 7364

20. Massnahme gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals (Reduzierte Debatte)

 Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 16. Juli 2008 zum Postulat KR-Nr. 150/2002 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Februar 2009 **4343a**... Seite 7373

21. Verwendung der LSVA-Gelder (Reduzierte Debatte)

 Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Juli 2008 zum Postulat KR-Nr. 178/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Februar 2009 **4461b** .. Seite 7383

22. Ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2008 zur Motion KR-Nr. 266/2004 und gleichlautender Antrag der WAK vom 3. März 2009 **4525** Seite 7390

23. Elektronik vor Beton (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. September 2008 zum Postulat KR-Nr. 112/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 23. Februar 2009 **4541** Seite 7398

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Persönliche Erklärung von Willy Haderer, Unterengstringen, zu Traktandum 20* Seite 7381
 - *Persönliche Erklärung von Josef Wiederkehr, Dietikon, zu Traktandum 23* Seite 7406
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 7408
- Rückzug Seite 7408

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

17. Busbeschleunigung Maur–Fällanden–S-Bahnhof Stettbach (Linie 743) (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Juli 2007 zum Postulat KR-Nr. 124/2006 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 13. Januar 2009 **4527**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Buslinie 743 von Maur in Richtung Bahnhof Stettbach ist von den Verkehrsabteilungen der Volkswirtschaftsdirektion als Problemlinie erkannt. Die Entschärfung der Situation bei Fällanden wird als dringlich gesehen, denn der Kreisverkehr im Zentrum ist in den Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Diese

Überlastung führt zu langen Rückstaus und Verlustzeiten bei den Buskursen.

Zur Behebung der Problematik werden verschiedene Ansätze verfolgt: Kurzfristig werden kostenintensive Zusatzbuskurse eingeführt, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen. Zur mittelfristigen Behebung der Verlustzeiten der Busse sind durch das Amt für Verkehr Studien zur Gestaltung einer baulichen Trennung mit einem eigenen Trassee begonnen worden. Weitere Massnahmen zur optimalen Bewirtschaftung des Strassennetzes sind im Rahmen der Verkehrskonzepte der regionalen Verkehrssteuerung geplant. Dazu wird unserem Rat voraussichtlich in diesem Frühling 2009 ein Antrag für einen Rahmenkredit gestellt. Langfristig wird eine Entlastung des Kreisverkehrs durch die Teilumfahrung des Ortszentrums von Fällanden angestrebt.

Das Problem ist also erkannt und wird einer Lösung zugeführt. Deshalb empfiehlt Ihnen die KEVU einstimmig, das Postulat abzuschreiben, dies auch im Namen der SVP. Vielen Dank.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Der einstige höchste Zürcher, jetzige Gemeindepräsident von Fällanden und geduldige Postulant (*Richard Hirt*) ärgert sich seit vielen Jahren über die Busbehinderungen in seiner Gemeinde. Die Probleme haben sich massiv verschärft. So ergaben sich bei der Linie 743 innert eines Jahres 75 Prozent mehr Verspätungsminuten. Nur noch 50 Prozent der Busse erreichen in der Morgenspitze den Anschlusszug. Kurz: Es besteht dringender Handlungsbedarf sowohl mit baulichen als auch betrieblichen Massnahmen. Da fragt es sich: Könnte nicht eine bessere Verkehrssteuerung mit Dossierstellen eine Verbesserung bringen? Oder braucht es zusätzliche Busspuren? Es wurden Zusatzkurse erwähnt. Wenn Zusatzkurse nötig werden, um die Betriebsstabilität zu gewährleisten, also dann sollte das verursachergerecht zulasten des Strassenfonds geschehen. Und das wäre vielleicht Gegenstand der Vernehmlassung, die jetzt läuft zur neuen Strassenfinanzierung.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich glaube, das meiste ist eigentlich im Postulat schon gesagt. Ich beantrage einfach auch im Namen der SP die Abschreibung des Postulates. Selbstverständlich ist sehr dringlich, was Willy Germann gesagt hat. Das Problem ist tatsächlich sehr dramatisch in dieser Region. Und wenn eben nur 50 Prozent der Anschlüsse gewährleistet sind in Stettbach, ist es eigentlich kein öffentli-

ches Verkehrsmittel mehr, das ernst genommen werden kann. Aber in diesem Sinn: Bitte abschreiben!

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Das Siedlungsgebiet Fällanden hat sich sehr stark entwickelt und die Überlastung der Kreuzung im Zentrum ist regelmässig und täglich zu sehen. Der Bus 743 hat Probleme. Und auch wenn wir jetzt einzelne Busspuren bereits realisiert haben und solche geplant sind, dann muss man sagen, langfristig wird nur eine Umfahrung eine Lösung der Problematik bringen. Eine solche Umfahrung unterstützt die EVP, sie hat aber einen Zeithorizont von sieben bis fünfzehn Jahren. Wir gehen aber davon aus, dass die Regierung die Planung ernsthaft an die Hand nimmt, weil die Problematik tatsächlich so unhaltbar ist. Im ersten Schritt nun eine elektronische Steuerung oder Pfortneranlage zu realisieren, findet unsere Unterstützung als Zwischenlösung. Danke.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ich will dieses Traktandum nicht allzu stark beanspruchen. Das Problem in Fällanden ist, glaube ich, allseitig erkannt. Der Kreisverkehr ist regelmässig überlastet und es ist hier Abhilfe notwendig. Ich hoffe auch, dass man hier in einem Zeitplan reagieren kann, dass in Fällanden wirklich bald Abhilfe geschaffen werden kann. Vielleicht muss man sich auch überlegen oder in Erwägung ziehen, ob man in Fällanden auch eine Umfahrung planen sollte.

Wir sind auch für die Abschreibung.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 124/2006 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

18. Abschaffung des 1. Mai als kantonalen Feiertag

Antrag der STGK vom 23. Januar 2009 zur Parlamentarischen Initiative von Alfred Heer

KR-Nr. 150a/2007

Katharina Kull (FDP, Zollikon), Präsidentin der Kommission für Staat und Gemeinden (STGK): Im Namen der Kommission für Staat und Gemeinden beantrage ich Ihnen, die Parlamentarische Initiative von Alfred Heer sowohl aus formellen wie auch aus inhaltlichen Gründen abzulehnen und den 1. Mai als kantonalen Feiertag beizubehalten.

Der Initiant verlangt die Abschaffung des 1. Mai als kantonalen Feiertag mit gleichzeitiger Kompensation durch einen sogenannten Jokertag für alle Arbeitnehmer. Die Initianten sind überzeugt, mit der Abschaffung des 1. Mai auch den negativen Begleiterscheinungen wie Ausschreitungen und Sachbeschädigungen Einhalt zu gebieten.

Die Abschaffung des 1. Mai ist durch eine Änderung des kantonalen Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetzes möglich. Die Forderung eines Jokertages ist aus arbeitsrechtlichen Gründen nach Obligationenrecht nicht umsetzbar. Der Kanton ist nicht befugt, einen solchen, von allen Arbeitnehmern individuell einziehbaren freien Tag festzulegen. Für dieses Rechtsgebiet ist der Bund zuständig. So viel zum formellen Mangel der PI von Alfred Heer.

Die STGK hat im Verlauf ihrer ausführlichen Anhörungen und Beratungen ihre Meinung geändert, auch das kommt vor. Nach ersten Kommissionsberatungen äusserte sich die Mehrheit der Kommission für die ersatzlose Abschaffung des 1. Mai als öffentlicher Feiertag. Vorgängig hat sich die STGK im Sinne eines Gegenvorschlags überlegt, ob anstelle des 1. Mai ein anderer Tag zum kantonalen Feiertag erklärt werden könnte, nachdem der Jokertag sich als nicht umsetzbar erwiesen hat. Ein solches Datum könnte durch den Kantonsrat gesetzlich festgelegt werden. Wir haben jedoch sehr rasch festgestellt, wie schwierig es wäre, die Legitimation eines geeigneten Ersatzfeiertages für den ganzen Kanton zu finden.

Für die Kommissionsminderheit wäre die Abschaffung des 1. Mai als kantonaler Feiertag angesichts der historischen Bedeutung dieses Tages nicht zu rechtfertigen gewesen.

Nach der erfolgten Antwort des Regierungsrates und nochmaliger Diskussion hat die Kommission ihre Meinung geändert. Die unliebsamen Begleiterscheinungen einzelner Gruppierungen in Form von Ausschreitungen und Sachbeschädigungen am 1. Mai sind zu Recht zu verurteilen. Sie können aber wohl kaum mit der Abschaffung des 1.

Mai beseitigt werden, sondern müssen mit anderen Massnahmen bekämpft werden. Schliesslich ist zu bedenken, dass die Zürcher Bevölkerung kaum Verständnis für die Streichung des 1. Mai als kantonalen Feiertag aufbringen würde; weder in den Städten Zürich und Winterthur, wo der 1. Mai gefeiert wird, noch auf dem Land, wo der freie Tag sehr geschätzt wird.

Aufgrund dieser Überlegungen beantragt Ihnen die Mehrheit der STGK Mitglieder die PI von Alfred Heer abzulehnen und den 1. Mai unverändert als kantonalen Feiertag beizubehalten. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Der 1. Mai ist nur in sieben Kantonen ein Feiertag. Der 1. Mai ist seit jeher ein Streitpunkt. Durch stetige Krawalle und Beschädigungen wird dieser von linker Seite noch immer geforderte – ich nenne ihn Krawalltag – mit Füßen getreten und verliert seine eigentliche Legitimierung. Der 1. Mai ist ein Feiertag für Sozialisten und Kommunisten (*Unruhe auf der linken Ratsseite*) und man fragt sich, wieso man diesen einen Feiertag gönnt. Weder die CVP noch die FDP noch die SVP haben einen eigenen Feiertag im Kanton Zürich (*Heiterkeit*). Feiertage basieren auf christlichen Festen oder aufgrund historischer Begebenheiten, wie der Regierungsrat in seiner Antwort auch schreibt. Diese haben für eine Gemeinde, einen Kanton oder ein Land eine gemeinsame übergeordnete Bedeutung. Dies ist beim 1. Mai ebenfalls nicht der Fall. Protestkundgebungen des sogenannten Arbeitervolkes könnten auch anderweitig organisiert werden. Dies wird in andern Kantonen vorgelebt. Höchst fragwürdig ist zudem, wenn man Terroristen und zum Staatswiderstand aufrufende Persönlichkeiten einlädt und denen eine Plattform bietet. So wird der Hass nämlich auch geschürt. Als Gastrednerin hat man vor ein paar Jahren die palästinensische Terroristin Leila Khaled eingeladen. Wen wundert es da, dass bei solchen Rednern die geistig geäusserte Gewalt sich in handfesten Krawallen manifestiert, welche die ganze Stadt lahmlegen.

Der Vorstoss von Alfred Heer ist gegen den Willen des Regierungsrates zu unterstützen. Da der sogenannte Jokertag anscheinend nicht möglich sei, respektive in Bern interveniert werden müsste, gemäss der Antwort des Regierungsrates, fällt die beste Lösung für den Arbeitnehmer so quasi aus dem Rahmen. Man will sich natürlich auch Arbeit ersparen, macht es den Eindruck. Es macht für den Bürger auch

den Eindruck, dass die linke Ratsseite solche Krawallanten und Pöbeleien schützt. Dies wurde auch in diesem Jahr erneut so bewiesen, indem man die Festivitäten früher als bewilligt gestartet hat und so Plattform und Schutz für dieses Gesindel bot. Vermummte Linksaktivisten, Polizei, die immer wieder von Ihrer Seite Schelte kriegt, wenn man mal hart vorgeht und die Sache unterbinden will. Es ist immer noch eine unbewilligte Demonstration, meine lieben Kolleginnen und Kollegen auf der linken Ratsseite. Da diese 1.-Mai-Nachdemos immer im Krawall enden, müsste eigentlich auch die Polizei von Ihrer Seite gestärkt werden.

Bedenkliches auch an diesem 1. Mai: Die sogenannten Action suchenden Leute oder – besser gesagt – Kinder werden immer jünger. Bei den TV-Bildern habe ich mich schon gefragt: Wo sind die Eltern dieser in «TeleZüri» gezeigten Ausländerkinder? Soll man solchen Leuten dereinst den Schweizer Pass geben? Diese Klientel sucht den Strassenkrieg. Diese Leute müssen härter angefasst werden. Eine Kausalhaftung müsste man hier anwenden für Beschädigungen, welche dort stattfinden. Die TV-Bilder der verschiedenen Stationen und Presseleute könnte man hier zur Verwendung benützen. Diese Leute wissen, auf was sie sich einlassen. Da müsste man ein Exempel statuieren und mit aller Härte vorgehen und dieses Trauerspiel ein für allemal unterbinden. Die Fakten des 1. Mai sind ebenfalls tragischer Natur. Die Krawallanten schädigen nicht den Grosskapitalismus, den sie gerne anprangern, sondern den kleinen Secondo-Gewerbebetrieb im Kreis 4 oder 5.

Zeigen Sie Grösse und machen Sie einen Schritt in die richtige Richtung! Stimmen Sie für die Unterstützung des Vorstosses von Alfred Heer. Die Regierung müsste eine Alternative finden, frei nach dem Motto: «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg», auch wenn er mal steinig sein kann. Dann muss man halt die Steine aus dem Weg räumen, notfalls mit einem Bulldozer.

Jorge Serra (SP, Winterthur): Der 1. Mai mag nur in sieben Kantonen ein Feiertag sein, John Appenzeller, aber es gibt ihn seit über 100 Jahren. Und er wird in Dutzenden von Ländern gefeiert, ist also ein internationaler Feiertag; das kann man zum Beispiel von der Albisgüetli-Tagung noch nicht sagen (*Heiterkeit*). Wir haben bereits bei der vorläufigen Unterstützung die PI abgelehnt und wir tun es natürlich auch

heute, haben also unsere Meinung in der Kommission nicht ändern müssen.

Die SVP behauptet, mit ihrer Initiative die Krawalle und Sachbeschädigungen rund um den 1. Mai in Zürich verhindern zu wollen. Sie wissen selber, dass dieses Anliegen mit der Umsetzung der PI nicht erreicht wird. In Tat und Wahrheit verfolgt die SVP denn auch ein anderes Anliegen: Der Vorstoss richtet sich direkt gegen die linken Parteien und die Gewerkschaften, die am 1. Mai auf ihre Forderungen aufmerksam machen, und gegen die Arbeitnehmenden, die dort ihre berechtigten Anliegen formulieren und aufs Tapet bringen. Es passt Ihnen nicht, weil Sie ganz einfach zu diesen Themen nichts zu sagen haben. Das ist das eigentliche Problem der SVP. Es sind denn auch nicht die Themen, mit denen die SVP punkten könnte. Deshalb wäre es Ihnen lieber, wir würden sie totschweigen.

Wir wollen beispielsweise anständige Löhne für alle, das heisst keine Löhne unter 3500 Franken. Das wollen Sie offenbar nicht. Wir wollen beispielsweise allgemein verbindliche Gesamtarbeitsverträge als Schutz gegen Sozialdumping und als flankierende Massnahme im Rahmen der Personenfreizügigkeit. Das wollen Sie auch nicht. Und angesichts der aktuellen Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise ist der 1. Mai sowieso wichtiger denn je.

Regierung und Kommission haben nach einigen Anlaufschwierigkeiten die Kurve doch noch gekriegt. Sie haben zum einen erkannt, dass die Parlamentarische Initiative nicht umsetzbar ist, und sie haben – teilweise zumindest – auch erkannt, dass der 1. Mai als kantonaler Feiertag über die geforderte Legitimation verfügt. Ich zitiere den Regierungsrat: «Der 1. Mai ist seit dem 19. Jahrhundert der Kampf- und Feiertag der Arbeitnehmerschaft. Der Tag erinnert an Errungenschaften der Arbeiterschaft wie Alters- und Hinterlassenenversicherung, Fünf-Tage-Woche oder bezahlte Ferien.» Dinge, die heute selbstverständlich sind, aber von den Gewerkschaften erkämpft werden mussten, und zwar immer gegen den Widerstand der bürgerlichen Parteien.

Wir laden Sie von der SVP ein, selber einmal am 1. Mai teilzunehmen. Es wird ja auch in Zürich von Jahr zu Jahr friedlicher. Sie könnten also nur profitieren. Und wir danken Ihnen, wenn Sie dem Kommissionsantrag folgen und die PI ablehnen.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): Die EDU stellt sich ganz klar gegen Krawalle, Chaotentum, Sachbeschädigungen und insbesondere Kör-

perverletzungen, die leider immer wieder und in letzter Zeit wieder häufiger vorkommen. Uns erschüttert die unheilvolle Gewaltbereitschaft und Rücksichtslosigkeit immer jüngerer Randalierer. Wie soll das herauskommen, wenn solche Ausschreitungen nicht verhindert, die Täter nicht zur Rechenschaft gezogen werden? Über kurz oder lang sitzt diese Jugend an den Schalthebeln der Macht. Dann Gnade uns Gott!

Darum ist es aus unserer Sicht enorm wichtig, den Anfängen zu wehren. Die Abschaffung des 1. Mai als kantonaler Feiertag ist eine der verschiedenen Massnahmen, die dem Rechtsstaat zur Verfügung stehen, diese Chaoten zu bekämpfen. Weitere Massnahmen müssten aber folgen: Klare Durchsetzung des Vermummungsverbot, rigorose Auswertung des Bildmaterials und Veröffentlichung im Internet, exemplarische Strafen für überführte Täter, Rayonverbot zum Beispiel auch an Fussballspielen. Eines steht fest: Ein hilfloses Laisser-faire hätte fatale Folgen. Was wir heute spriessen lassen, müssen wir morgen ernten. Einige von uns werden diese PI unterstützen, im Wissen darum, dass wir auf verlorenem Posten stehen. Das ist aber nicht so schlimm, wenn Sie alle anderen griffigen Massnahmen unterstützen werden, um die Gewaltspirale zu unterbrechen, auf dass Krawalle, wo auch immer, hoffentlich bald der Vergangenheit angehören! Ich danke Ihnen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Zuerst möchte ich mal meine Interessenbindung offen legen: Ich gehöre zu den Leuten, die den Feiertag auf dem Land geniessen respektive eigentlich meistens in den Bergen. Ich finde, der 1. Mai ist ein schöner Tag, um Skifahren zu gehen.

Das ist jetzt aber nicht das Thema von heute, sondern es geht um die Krawalle und um die Abschaffung des 1. Mai, um das Problem der Krawalle zu lösen. Ich glaube, die Idee, einen Feiertag abzuschaffen und zu glauben, dass Zürich dann eine friedliche Stadt ist, ist illusorisch. Wir glauben auf jeden Fall nicht daran. Wir glauben auch nicht daran, dass der 1. Mai als Symbol des Arbeitskampfes benutzt wird, um mit Krawallen gegen das kapitalistische System zu protestieren. Vielmehr erscheint uns, dass es in bestimmten Gruppen von Personen ein Bedürfnis nach Gewalt, Zerstörung und Krawallen gibt und dass sie diesem Bedürfnis nicht nur am 1. Mai nachgehen, sondern auch zu anderen Gelegenheiten. Dass diese Krawalle am 1. Mai regelmässig

aufzutreten, hat vermutlich vorwiegend damit zu tun, dass die Gruppen wissen, dass am 1. Mai Krawalle und Strassenschlachten stattfinden. Daher erfordert es einen tiefen Organisationsgrad. Die Personen müssen sich nicht untereinander absprechen, wann und wo ist klar. Es ist unserer Meinung nach eine Illusion, hier einfach zu sagen «Wir schaffen den 1. Mai ab» und dann werden sich alle Krawallbrüder, Steinwerfer und Schläger sagen «Ach, heute muss ich arbeiten, da habe ich keine Zeit für einen Krawall, deshalb werde ich das nicht machen». Das wird kaum passieren. Dem Problem muss mit andern Massnahmen begegnet werden als mit einem populistischen Schnellschuss. Wir lehnen die PI ab.

Lilith Hübscher (Grüne, Winterthur): Schon wieder sind wir Zeugen geworden von einem emotionalen bürgerlichen Männervotum (*Unruhe auf der rechten Ratsseite*). Ja, John Appenzeller hat es zum Ausdruck gebracht: Die SVP ist neidisch, weil sie keinen eigenen Feiertag hat (*Heiterkeit*).

Der Regierungsrat und letztlich auch die Kommission haben klug entschieden: Es soll mit dem 1. Mai alles so bleiben wie es ist, gerade heute. Zurzeit stecken wir in einer Finanzkrise. Sie wurde bekanntlich durch die Masslosigkeit der Banker ausgelöst, ihre Gier nach immer mehr und obendrauf noch Boni. Da wäre es einfach auch unanständig, der arbeitenden Bevölkerung ihren Bonus wegzunehmen, den 1. Mai nämlich, und jenen, die an diesem Tag arbeiten müssen, den Lohnzuschlag. Wenn schon Bonus, dann mindestens Boni für alle. Gerade in der momentan schwierigen Werkplatzsituation ist es wichtig, solidarisch zusammenzustehen, an einer Feier Mut zu machen, konkret Wege aufzeigen, wie der drohenden Rezession und Arbeitslosigkeit Einhalt geboten werden kann. Es ist auch wichtig, weiter einzustehen für Errungenschaften wie bezahlte Ferien, wie dies der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zu Recht ausführt, sprich: einer fünften Ferienwoche nicht nur in der Privatwirtschaft, sondern auch für das Zürcher Verwaltungspersonal.

Die PI hat aber insofern ihr Gutes, als die Verantwortlichen der kritisierten Veranstaltung seinerzeit die Schwachpunkte genau analysierten. Vor allem war die PI aber eine Plattform dafür, Sinn und Wert des 1. Mai in Erinnerung zu rufen. So nahmen dieses Jahr an den 1.-Mai-Feiern rekordverdächtig viele Leute teil, auch junge. In Winterthur lief erstmals ein eigener Block Schülerinnen und Schüler und Lehrlinge

mit und auch die SVP – auch die SVP! – berichtete in ihrem «Zürcher Boten» über die gelungene 1.-Mai-Veranstaltung in Dietikon, wo rege gemeinsam gefeiert und mit unserer ehemaligen Kantonsratskollegin Nathalie Rickli über Politik diskutiert worden sei, und dass sich alle jetzt schon freuen auf den 1. Mai 2010.

In diesem Sinn, John Appenzeller, und im Namen der Grünen-AL-Fraktion lade ich Sie ein, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die STGK hat sich nach Irrungen und Wirrungen für die Beibehaltung des 1. Mai als kantonaler Feiertag ausgesprochen. Es wäre denn auch schlechter Stil, Andersdenkenden ihren Feiertag zu streichen. Anlässlich der Überweisung der PI konnten wir von einigen Votanten auf der linken Ratsseite hören, wie wichtig ihnen dieser Feiertag ist. Es wäre auch ein schlechter Zeitpunkt, die UBS mit Milliarden und Milliarden staatlich zu unterstützen und gleichzeitig den Arbeitnehmenden ihren Feiertag wegzunehmen, der an Errungenschaften wie AHV, Fünftagewoche und bezahlte Ferien erinnert, die heute unbestritten sind und von denen alle profitieren.

Die unerwünschten Auswüchse des 1. Mai mit den gewalttätigen Nachdemos müssen auf andere Weise angegangen werden. Für mich sind auch keine Unterschiede zu den Krawallen nach den Risikospiele im Fussball erkennbar. Das Krawallproblem muss auf eine andere Weise angegangen werden. Viele Jugendliche befinden sich heutzutage leider in ihren Lebensperspektiven in einer aussichtslosen Situation. Sie sagen sich: «Ich randaliere, also bin ich.» Für einen besseren Lebensentwurf fehlen das Vorbild im Elternhaus, der Erfolg in einer Ausbildung oder in einem Beruf, die Verwurzelung in Vereinen und im öffentlichen Leben. An diesen Punkten müssen wir die Anstrengungen verstärken. Die Polizei soll bei Krawallanten auch hart durchgreifen. Das provozieren die Radaubröder schliesslich. Und vermutlich ist es auch ein Hilfeschrei nach Grenzen, die ihnen bisher noch niemand gesetzt hat. Aber nur mit repressiven Massnahmen kommen wir nicht weiter.

Die EVP-Fraktion lehnt die PI einstimmig ab.

Beat Badertscher (FDP, Zürich): Wir haben ja die PI von Alfred Heer vorläufig unterstützt. Die Idee war, dass wir diese Angelegenheit in der Kommission gründlich überprüfen sollten. Als wir der PI unsere vorläufige Zustimmung gaben, war uns eine Überlegung wichtig: Wir

wollten diesen Jokertag, der ja in der PI von Alfred Heer vorgeschlagen wurde, der Bevölkerung geben. Eine ersatzlose Streichung des 1. Mai kam für uns von vornherein nicht in Frage. Bekanntlich ist ja der 1. Mai für die grosse Mehrheit der Bevölkerung des Kantons, die mit der Maifeier gar nichts am Hut haben, ein willkommener zusätzlicher freier Tag, dann nämlich, wenn der 1. Mai nicht auf einen Samstag oder Sonntag fällt. Diesen zusätzlichen Freitag wollten wir der Bevölkerung des Kantons nicht nehmen. Nun haben die Beratungen ergeben – die Kommissionspräsidentin hat es gesagt –, dass man einen solchen Jokertag nicht auf kantonaler Ebene einführen kann. Damit ist eigentlich die Zustimmung zur PI in der vorliegenden Form nicht möglich. Man könnte sich fragen, ob man einen Gegenvorschlag ausarbeiten und den unterstützen sollte. Da muss ich Ihnen sagen, dass uns alle zur Diskussion stehenden Alternativen nicht gerade überzeugt haben. Deshalb lehnen wir die PI in der vorliegenden Form ab, obschon – das gebe ich gerne zu – der 1. Mai nicht gerade zu unseren Herzensanliegen gehört. In diesem Sinne halten sich also unsere Emotionen einigermaßen in Grenzen, Lilith Hübscher, wenn wir zum 1. Mai sprechen.

Nun, wir wissen ja alle, dass die PI ein Ziel hatte, hinter dem wir natürlich stehen. Ziel der PI war es ja, einen Weg zu öffnen, wie diese unsäglichen Krawalle und Ausschreitungen anlässlich des 1. Mai verhindert werden können. Zürich ist ja da ziemlich einzigartig, wir haben einen ziemlich unrühmlichen Ruhm in Europa. Ob man mit dieser PI dieses Ziel hätte erreichen können, braucht man ja nicht mehr zu beantworten, nachdem wir nicht mehr dahinterstehen. Ich glaube aber, unabhängig davon, wie man zur PI steht, muss man zwei Sachen sagen – es wurde schon in der Diskussion darauf hingewiesen:

Einerseits verstehen wir gelegentlich nicht ganz, wie gewisse Leute die Bewilligung erhalten, an der 1.-Mai-Feier aufzutreten. In diesem Sinne kann ich dem Votum von John Appenzeller in diesem Punkt durchaus zustimmen.

Zweites Problem: Ich bin ziemlich überzeugt, dass die Ausschreitungen und Krawalle letztlich ein polizeiliches Problem sind. Ich glaube auch, dass die Polizei in der Lage wäre, diese Ausschreitungen und Krawalle zu unterbinden. Von unserer Seite kommt, wenn die Polizei das tut, sicher keine Schelte. Wir stehen hinter der Polizei. Die Frage ist gelegentlich, ob die politischen Behörden auch den Willen haben, der Polizei die nötige Unterstützung zu gewähren. Ich glaube, daran fehlt es. Und ich darf Ihnen sagen und hoffe, dass die städtischen Be-

hörden hier endlich einmal den politischen Willen zeigen und der Polizei erlauben, konsequent gegen Krawalle und Ausschreitungen vorzugehen. Wir hoffen, dass dieser politische Wille endlich da ist. Danke.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Ausgangspunkt der PI war zweifellos die Tatsache, dass es im Zusammenhang mit den 1.-Mai-Feierlichkeiten öfters zu gewalttätigen Ausschreitungen kam. Eigentlich will also der Initiant diese Vorfälle bekämpfen. Gleichzeitig bietet das natürlich die günstige Gelegenheit, der Linken eins auszuwischen. In Abwandlung einer bekannten Redensart könnte man sagen: Man schlägt den Esel und meint den Sack.

Die CVP beurteilt die Situation anders. Die Ausschreitungen, die extrem bedauerlich sind, sind nicht als politische Äusserung zu verstehen. Es sind Aktionen von Chaoten, wie sie leider auch sonst vorkommen, zum Beispiel anlässlich von gewissen Sportveranstaltungen. Dies muss aber mit andern Mitteln unterbunden werden. Die Abschaffung dieses Feiertags würde die Probleme keineswegs lösen. Und generell lässt sich bei diesem Vorstoss keine positive, konstruktive Komponente erkennen. Es ist auch keine Spur von Toleranz für Andersdenkende spürbar. Kommt noch dazu, dass die PI formell gar nicht umsetzbar ist.

Die CVP wird also die definitive Unterstützung nicht geben.

Urs Hans (Grüne, Turbenthal): Alfred Heer verlangt die Abschaffung des 1. Mai als kantonaler Feiertag. Dieses Ansinnen macht aus gesellschaftspolitischer Sicht überhaupt keinen Sinn. Wenn man es historisch betrachtet, so hat doch der gemeinsame Einsatz der Arbeiterschaft für faire Arbeitsbedingungen der ganzen Gesellschaft etwas gebracht. Wer wünscht sich denn schon Bilder wie zu Zeiten der Minenarbeiter im 19. Jahrhundert in England! Dieser Vorstoss ist nichts weiter als eine Provokation und politisch unklug. Besten Dank.

Martin Naef (SP, Zürich): John Appenzeller, als einer, der da wohnt, wo es passiert, muss ich Ihnen schon in aller Deutlichkeit sagen: Wir, die Sozialdemokratische Partei, wir schützen keine Krawallanten und Terroristen. Diese Ausschreitungen sind zu verurteilen und sie dienen der Sache der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht. Und Sie haben ja nicht im Ernst das Gefühl, dass Sie mit der Abschaffung des

Feiertages solche Krawalle vermeiden können! Das, John Appenzeller, ist eine Frage des Kalenders. Und Beat Badertscher, ich weiss nicht, ob Sie die Berichterstattung über 1.-Mai-Kundgebungen und Ausschreitungen in Berlin oder Paris auch mitverfolgen. Ich weiss auch nicht, ob Sie da frei haben. Tatsache ist, es wird einen 1. Mai geben, Und Ihnen geht es ja nur um die Abschaffung eines Feiertages der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und um nichts anderes.

Julia Gerber (SP, Wädenswil): Der Kommissionspräsidentin möchte ich noch mit auf den Weg geben, dass der 1. Mai im ganzen Kanton gefeiert wird, in verschiedenen Bezirkshauptorten, denn davon haben Sie offensichtlich nichts mitbekommen, weil das friedlicher über die Bühne ging. Die Gewerkschaften haben auch in Zürich dieses Jahr die 1.-Mai-Feiern, was in ihren Verantwortungsbereichen lag, friedlich, gut und in Zusammenarbeit mit der Polizei auch sicher über die Bühne gebracht; das sei hier mal betont, soweit es in unserer Macht liegt. Aber Krawalle sind ja weder ein ausschliessliches Zürcher Problem, wie Beat Badertscher gesagt hat, noch ist es ein ausschliessliches Problem des Tags der Arbeit. Von daher gesehen hat auch John Appenzeller mit seinen überhaupt nicht konstruktiven Vorschlägen, wie wir unsere Jungen auf eine andere Schiene bringen können, das Maul ziemlich voll genommen. Und im Übrigen hat er uns bewiesen, dass er sehr gut lesen kann: Er hat nämlich die Neid-Kolumne, die Alfred Heer zum 1. Mai in der Zeitschrift «Zeitlupe» vor dem 1. Mai publiziert hat, im Wesentlichen einfach vorgelesen. Das ist schade angesichts des doch wichtigen Themas, denn Krawalle und Gewalt sind unter keiner Prämisse zu tolerieren, weder am Tag der Arbeit noch an Sportanlässen.

Wir fragen uns aber, welche Leitsätze diese Gesellschaft in den letzten Jahren geprägt haben, dass sie Kinder und Jugendliche hervorbringt, die sich mit sinnloser Gewalt vergnügen müssen, ebenso im Sinne von «Krawallo, ergo sum». Wie verhärtet muss im Übrigen die Gesellschaft unter der neoliberalen Führung geworden sein, wenn es Hunderte von Gafferinnen und Gaffern – Erwachsene notabene – glücklich macht, mit Kameras ausgerüstet Bilder randalierender Kinder und Jugendlicher fürs Familienalbum zu sammeln. Das sind die Früchte unserer Bildungspolitik, unserer Politik unter Ihrer Führung in den letzten Jahren! (*Unruhe im Saal.*) Der Neoliberalismus hat abgedankt. Da hilft es auch nicht, wenn Sie alle gesellschaftlichen Probleme nun den Linken in die Schuhe zu schieben versuchen. Besser wäre es, Sie

würden über die Bücher gehen und wieder zurückfinden zu einer Politik des Gemeinsinns und des sozialen Ausgleichs.

In diesem Sinn hoffe ich, dass wir in Zukunft eine Politik machen, die auch unserer Jugend besser bekommt, als was Sie in den letzten Jahren gemacht haben. Ich danke Ihnen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): In Anbetracht der Temperaturen habe ich Verständnis für diesen «Stöhner» (*Heiterkeit. Die Ankündigung des Votums wurde mit dumpfem Gemurmel im Saal quittiert.*) Es ist so, dass der 1. Mai nur in diesen Kantonen, aber international gesehen ein Feiertag ist. Ich bitte Sie nur, zur Kenntnis zu nehmen, dass international gesehen in diesen Ländern, wo der 1. Mai gefeiert wird, auch andere Regierungskonstellationen an der Macht sind. Und ich bitte Sie, auch zur Kenntnis zu nehmen, dass nicht alles, was international gemacht wird, in der Schweiz auch Einzug hält oder halten soll. Es wurde mehrfach betont, dass durch die Abschaffung des 1. Mai Krawalle nicht verhindert werden könnten. Ich würde dann gerne sehen, wie solche Saubannerzüge durch unsere Strassen ziehen würden, wenn die Stadt Zürich bevölkert wäre wie an einem normalen Arbeitstag wie heute, der Verkehr rollen würde – sofern er denn rollen könnte – und die Leute ihrer Arbeit nachgehen würden. Ich würde gerne sehen, wie solche Leute ihren Unfug treiben wollten. Und tatsächlich, es ist seit 100 Jahren Tradition, dass Gewerkschaften verschiedene Anliegen durchgesetzt haben, auch zu Recht durchgesetzt haben. Ich weiss allerdings nicht, ob es dazu einen separaten Feiertag brauchen würde, damit die Gewerkschaften sich hier Gehör verschaffen können. Auch nicht verstanden habe ich den Hinweis, dass der 1. Mai etwas zur Lösung der Wirtschafts- und Finanzmarktkrise beitragen soll. Entsprechende Referate oder Texte habe ich jedenfalls auf dem Internet nicht gesehen. Und ja, es stimmt, es gibt auch Sportveranstaltungen, an denen Krawall gemacht wird. Nur werden dort mindestens keine einschlägig vorbestraften oder terroristischen Organisationen nahestehende Personen als Gastredner eingeladen. Und jawohl, es stimmt, der ganze Kanton feiert. Allerdings muss ich Ihnen sagen: Auf dem Lande ist es dann allerdings schon nur sehr, sehr marginal spürbar, da muss man sich also schon Mühe geben, dass man so eine Veranstaltung findet.

Den Vogel abgeschossen hat aber schlussendlich Martin Naef, der gesagt hat, dass die SP keine solchen Ausschreitungen schützt. Dann

möchte ich Sie doch einfach auffordern, liebe Freunde von der SP, unternehmen Sie doch etwas gegen diese Ausschreitungen und gegen diese Krawalle! Nehmen Sie Einfluss auf die Zusammensetzung des Komitees, nehmen Sie Einfluss auf die Leute, die an diesem Tag veranstalten dürfen und die kundgeben dürfen. Sie haben ja beste Drähte zu den bewilligenden Behörden. Als Arbeitgebervertreter kann ich Ihnen sagen, dass es uns relativ «wurst» ist, ob es der 1. Mai oder der 2. August ist, an dem die Leute frei haben. Wir wollen ihnen keinen Freitag rauben. Schade ist, dass die Kommission hier nicht kreativer war und eine echte Alternative vorgeschlagen hat. Dankeschön.

Rolf Siegenthaler (SVP, Zürich): Julia Gerber macht sich Sorgen um die Jugend. Wir sollen Rezepte finden, was wir mit diesen Jugendlichen anfangen sollen. Nun, die Bildungspolitik war bisher jedenfalls die Domäne der Linken. Wir sehen also, wohin die linke Bildungspolitik führt. Unsere Jugendlichen stehen Steine schmeissend auf der Strasse, dafür können sie nicht mehr lesen, schreiben und rechnen. Es gibt durchaus konkrete Hinweise auf die Verantwortlichkeit der Organisatoren am 1. Mai, auch dieses Jahr wieder. Es wäre eigentlich abgesprochen gewesen, dass die Feier des 1.-Mai-Komitees später anfängt. Hätte sie sollen, damit die Krawallanten sich nicht in der Festgemeinde verstecken können. Die Organisatoren haben sich um diese Abmachung foutiert; einmal mehr eine Abmachung, die gebrochen wurde. Letztlich ist es ja so, dass die Abmachung zwischen dem 1.-Mai-Komitee und Esther Maurer (*Polizeivorsteherin der Stadt Zürich*), die ja früher selber Teil der Organisatoren des 1. Mai war. Abmachungen werden sogar in den eigenen Reihen gebrochen. Ich denke, einmal mehr hat das 1.-Mai-Komitee gezeigt, dass es nicht fähig ist, vernünftige Abmachungen einzuhalten und diesen Feiertag so zu gestalten, dass wenigstens die Entflechtung zwischen Chaoten und der Mai-Feier möglich ist.

Dann vielleicht noch eine ausgesprochen polemische Bemerkung zum Schluss, aber nachdem Martin Naef der Polemik freien Lauf gelassen hat, gestatte ich mir, dies auch zu tun, nämlich die Frage, ob es heute noch ein Tag der Arbeit ist oder nicht vielmehr der Arbeitslosen, IV- und Sozialhilfebezüger.

Ueli Annen (SP, Illnau-Effretikon): Vielleicht ist es schade, dass keine Volksabstimmung stattfindet. Da würden Sie sehen, wie sehr diese

Bevölkerung des Kantons Zürich den 1. Mai schätzt und hoffentlich auch als Tag der Arbeit weiterhin begehen wollte. Zu dem, was er (*Martin Arnold*) gesagt hat über die Länder: Ich muss ihm einfach sagen, dass in allen unseren umliegenden Ländern, in allen umliegenden Ländern der Schweiz, der 1. Mai als Feiertag gefeiert wird. Sie können das nachschauen, wenn Sie es nicht glauben. Und da sind ja beileibe nicht alle sozialistische Regierungen am Werk.

Schliesslich einfach noch das: Ich bin immer wieder etwas erschüttert über den Defätismus, der in der SVP und vielleicht auch noch in andern bürgerlichen Reihen herrscht. Da wollen wir doch tatsächlich wegen einem bisschen äusseren Druck, wegen einem bisschen Krawall und Krawallschäden (*Unmutsäusserungen auf der rechten Ratsseite*) auf etwas verzichten, was unserer Bevölkerung lieb und heilig ist. Wenn wir uns von jeder Störung der öffentlichen Ordnung gleich anpasserisch zur Beseitigung dieses Anlasses entschliessen, dann wird unser öffentliches Leben bald einmal von Tristesse geprägt sein. Wir haben es jetzt x-mal gehört: Die Anlässe sind ja nicht die Ursache der Gewalttätigkeiten, sondern hier kommt einfach etwas zum Ausdruck, was latent vorhanden ist und womit wir uns auseinandersetzen haben.

Ich finde es sehr wichtig, dass wir unsere gesellschaftlichen Rituale – seien das nun der 1. August oder das Sechseläuten oder eben der 1. Mai – aufrecht erhalten. Wir brauchen solche Festivitäten. Und dass nicht das ganze Volk daran teilnimmt, das liegt nun einmal an der gesellschaftlichen Entwicklung, davon können auch die Kirchen ein Liedlein singen. Die kollektive Frömmigkeit ist ja an Feiertagen auch nicht gerade verbreitet. Der 1. Mai ist 120-jähriger Protest- und Gedenktag, der in einer Welt, in der die Arbeit immer mehr ins Hintertreffen geraten ist, diese Arbeit feiern will und durchaus seinen Platz hat – auch in Zukunft.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich muss meine Interessenbindung hier nicht weitergeben. Seit 26 Jahren weiss ich jeweils, was ich am 1. Mai tue. Meine Familie hat auch schon sehr Freude daran. Aber wenn ich diesen Schwachsinn von der linken Seite höre, kriege ich langsam aber sicher Pickel. «Wegen einem bisschen Krawall», haben wir gehört. Ich stelle einfach fest: In der Stadt Zürich haben wir Jahr für Jahr Hunderttausende von Franken Sachschaden, Jahr für Jahr Personenschaden. Wenn die Jungen auf die Strassen gehen und auch immer

jünger werden, habe ich gehört, sei das wegen unserer Politik. Das ist nicht unsere Politik! Da hapert es allgemein in unserer Gesellschaft.

Erstens stelle ich fest, dass jegliches Fehlverhalten – und sei es noch so gewalttätig – heute kaum noch Konsequenzen hat für die Personen, die solche Gewalt streuen; dies mal vorweg.

Zweitens – das werfe ich auch der SP vor: Ihr ehemaliger Parteikollege ist bis dato der einzige, der das mal wirklich so gesagt hat, wie er es auch gemeint hat, Ihr ehemaliger Schreibkollege Herr Loepfe (*Konrad Loepfe*). Das war der Einzige, der sich in diesen 26 Jahren einmal von dieser Gewalt distanziert hat. Wir stellen das nie fest. Nein, lieber Martin Naef, nein, offiziell hört man nie ein Statement! Man sagt vielleicht «Es ist verrückt, dass die Chaoten jetzt auch noch bei uns gewesen sind», aber eine offizielle Distanzierung Eurerseits habe ich nur das eine Mal gehört – von Kollege Loepfe.

Es geht doch gar nicht darum, diesen 1. Mai ersatzlos zu streichen. Kollege John Appenzeller hat es ja angestossen: Wir sind dafür, dass wir unseren Arbeiterinnen und Arbeitern einen weiteren freien Tag zugestehen. Und wenn man sagt, wir müssten die Errungenschaften der Gewerkschaften feiern, dann ist das doch irgendwie überholt. Das wäre ja, wie wenn wir mal gemeinsam irgendein gutes Geschäft vollbringen könnten mit einer Mehrheit von 90 Prozent und dann später ausrufen würden: «Das haben wir so gut gemacht, jetzt machen wir einen kantonalen Feiertag!».

Ich stelle fest, Winterthur ist eine Ausnahme, da muss ich jetzt wirklich auch mal eine Lanze brechen. In Winterthur ist es mehrheitlich noch besser, das müssen wir Ihnen sagen, auch wenn ich mir manchmal nicht ganz sicher bin, ob es einfach eine erweiterte Parteiversammlung der Linken ist.

Aber meines Erachtens ist der 1. Mai nicht mehr aktuell und gehört eigentlich abgeschafft.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Manchmal versuche ich auch wieder ein bisschen ein besseres Licht auf Winterthur zu werfen. Lieber René Isler, ja, ich weiss auch, was Sie jeden 1. Mai machen: Nichts. Denn in Winterthur läuft ja nichts. Und wenn Sie dort im Einsatz sind, geniessen Sie also wie wir Jahr für Jahr einen freien Tag (*Heiterkeit*). Und vielleicht noch zum Hinweis, dass wir uns nicht distanzieren würden: Natürlich haben wir uns Jahr für Jahr von diesen Ausschreitungen distanziert. Niemand hat Freude, wenn Faschos, Hooligans und

sogenannte Linksaktivisten irgendein Fest oder einen Anlass oder eine Demonstration stören. Das sind ja schon längst keine politischen Aussagen mehr! Wir haben es dieses Jahr gesehen: Die Hooligans mischten mit, die Faschos mischten mit und sogenannte Linksaktivisten mischten mit. Wer soll sich da denn nicht distanzieren? Denn niemand will diese!

Und dann doch noch ein kleiner Hinweis zu Winterthur: Ja, es ist natürlich eine Parteiveranstaltung, denn allein die SP hat ja in Winterthur über 800 Mitglieder. Wir waren ja alle auf der Strasse, es waren mindestens 800, die an der Demo teilnahmen, und nochmals so viele beim Festzelt. Ich danke Dir (*René Isler*), dass Du uns eine solche Grösse und auch Kraft mit auf den Weg gibst, dass Du eigentlich glaubst, dass die Linke von Jahr zu Jahr wächst, weil ja auch der Umzug von Jahr zu Jahr wächst.

Und dann noch einen ganz kleinen letzten Hinweis. Er (*Rolf Siegenthaler*) hat zwar was von Polemik gesagt, aber ich glaube, der ganze Vorstoss war eine Polemik. Es seien ja sowieso nur noch Arbeitslose, IV-Rentner und wahrscheinlich ich an diesem Umzug. Warum sollen wir ihn dann nicht frei behalten? Die Arbeitslosen und IV-Rentner haben ja sowieso in Ihren Augen nichts zu tun den ganzen Tag. Sie könnten also weiterhin demonstrieren, Steine werfen und was sie sonst den ganzen Tag so machen. Also irgendwo ist das Ganze eine Polemik. Sie haben erreicht, dass wir über den 1. Mai geredet haben. Ich hätte die Abstimmung nicht wirklich gescheut, im Gegenteil: Ich hätte Euch gerne eine gründliche Abfuhr erteilen lassen. Jetzt verliert Ihr halt hier im Rat.

John Appenzeller (SVP, Stallikon) spricht zum zweiten Mal: Jorge Serra, es ist wahr, dass es ein internationaler Feiertag ist. Aber auch nicht nur in der Schweiz finden Krawalle statt. Wenn ich die Bilder vom deutschen TV anschau, dann sehe ich auch in Berlin jedes Jahr Ausschreitungen. Es ist also nicht so, dass diese Ausschreitungen nur in der Stadt Zürich stattfinden. Ebenfalls muss ich noch anfügen – mein Vorredner Martin Arnold hat schon sehr viel vorweggenommen, was die Sache betrifft, sich von den Krawallen zu distanzieren –, dass dies nämlich überhaupt nicht getan wird. Oder auch unterstützende Massnahmen von Eurer Seite, damit man da härter vorgehen und die Leute auch zur Rechenschaft ziehen könnte, werden nicht unterstützt. Sie wissen ja selbst – sprechen Sie mal mit einem Stadtpolizisten –, da

gibt es ja verschiedene Massnahmen, wie man sich dann entziehen kann. Das wird von Eurer Seite ja wahrscheinlich auch noch gefördert. Zu Julia Gerber: Ich weiss zwar nicht, woher Sie das Ganze zitieren, aber diese Worte stammen von mir persönlich. Aber es zeigt natürlich, dass die SVP ein einiges Gedankengut hat. Es ist ja wohl auch nicht verboten, dass man miteinander diskutieren darf. Ich meine, das vom Feiertag ist eine alte Sache, dass das ein sozialistischer Feiertag ist und wir als SVP zum Beispiel keinen haben (*Heiterkeit*). Aber das ist nicht neu, auch wenn Sie nun behaupten, dass Alfred Heer dies in einer Kolumne geschrieben hat. Und dass Lea Khaled eingeladen worden ist, ist auch eine Tatsache. Ich verschränke meine Augen nicht am 1. Mai, ich schaue halt auch TV. Sie können sonst gern mein Votum abholen und ich kann es Ihnen gerne übermitteln. Sie können auch Alfred Heer fragen, ob er mir das geschrieben hat; das einfach am Rande erwähnt.

Aber es ist halt schon tragisch, wenn man sieht, dass nebst den Schäden, die da an kleinen Gewerbetreibenden passieren, eben auch Personenschäden passieren. Aber dies sind ja gemäss Ueli Annen nur kleine Sachbeschädigungen und auch nicht weiter tragisch. Also ich finde das wirklich eine Katastrophe, dass die linke Ratsseite, insbesondere die SP, sich hier so verhält. Ich verstehe die Welt einfach wirklich nicht mehr!

Julia Gerber (SP, Wädenswil) spricht zum zweiten Mal: Es ist heiss und emotional heute Nachmittag hier drin. (*Grosse Unruhe im Saal.*) Vielleicht sollten wir uns besinnen und unseren Schlagabtausch etwas zurücknehmen. Stellen Sie sich vor, wie unsere Wirtschaftswelt aussehen würde ohne die sozialpartnerschaftlichen Organisation mit der Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerseite und den Gewerkschaften auf der einen Seite und den Arbeitgeberorganisationen auf der Arbeitgeberseite. Und hier ist es ja zentral, dass wir gut organisiert sind und gemeinsam nach Lösungen suchen.

Martin Arnold hat zwar am Vorstoss festgehalten und hat auch etwas auf den Putz gehauen. Und trotzdem hatte ich das Gefühl, einen veröhnlichen Unterton zu hören. (*Protest aus den Reihen der SVP.*) Hier möchte ich anknüpfen. Ich lade Dich – wenn Du willst noch mit Gästen – herzlich an die 1.-Mai-Feier 2010 im Bezirk Horgen ein auf ein Glas Bier! Danke.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht mehr gewünscht. Es scheint, dass Sie Eintreten beschlossen haben. (*Heiterkeit.*)

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 53 Stimmen (bei 6 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Parlamentarische Initiative abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.

19. Flankierende Massnahmen zum Gateway Limmattal (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2008 zum Postulat KR-Nr. 185/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 27. Januar 2009 **4524**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Regierung hat gegenüber KEVU und Kantonsrat bereits verschiedentlich zum Gateway und zur Standortwahl Stellung genommen. Der heutige Umschlagsort beim Güterbahnhof Zürich stösst an seine Kapazitätsgrenze und kann nicht weiter ausgebaut werden. Zudem wird dort das neue Polizei- und Justizzentrum gebaut. Andererseits wird das Areal für den Bau der neuen Durchmesserlinie benötigt.

Der Gateway unterliegt der UVP-Pflicht (*Umweltverträglichkeitsprüfung*). Die Einhaltung der Umweltvorschriften, insbesondere im Bereich des Lärms und der Luftreinhaltung, haben die SBB in einem UVB (*Umweltverträglichkeitsbericht*) nachzuweisen. Um die negativen Auswirkungen für die betroffene Standortregion weiter zu minimieren, wurden vom Kantonsrat bereits im kantonalen Richtplan Teil Verkehr ergänzende und einschneidende flankierende Massnahmen verlangt.

Es handelt sich beim Beschluss vom 26. März 2007 namentlich um folgende Massnahmen: Eine allfällige Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale ist flächengleich zugunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren. Die Bedienung im Fernverkehr erfolgt auf der Schiene. Im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80 Prozent der Container mit der Bahn zu transportieren. Im Limmattal sind die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen – Lärm, Luft unter anderem – im Rahmen der nach-

gelagerten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft zu reduzieren und einem Controlling zu unterstellen.

Der Kanton begleitet die Planung des Gateway und hat die Einhaltung der flankierenden Massnahmen verlangt. Die Auflagen wurden von den SBB in den Verhandlungen akzeptiert und sind in die Projektierungsarbeiten eingeflossen.

Deshalb empfiehlt Ihnen die KEVU einstimmig, dieses Postulat abzuschreiben. Danke.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat das Postulat vom 27. Juni 2005 zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Mit Beschluss vom 26. März 2007 hat der Kantonsrat als Standort für den Gateway Limmattal das Gebiet Niderfeld/Dietikon im kantonalen Richtplan Teil Verkehr festgesetzt. Die Auflagen wurden gerade vorhin von Ruedi Menzi bereits ausführlich erwähnt. Mit diesem Bericht sind wir der Meinung, dass das oben erwähnte Postulat so gut wie möglich erfüllt ist.

Die FDP-Fraktion ist sich aber bewusst, dass einzelne Mitglieder, die in dieser Region wohnen, mit diesem Bericht nicht ganz einverstanden sind. Die grosse Mehrheit der Fraktion wird jedoch dem Regierungsrat folgen und das Postulat, gestützt auf diesen Bericht, als erledigt abschreiben.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Wenn heute diese zwei Postulate – das nächste Jahr dann ja auch noch – zum Verkehr im Limmattal zu nochmaligen Diskussionen und Abschreibung hier anstehen, könnte auch der Eindruck aufkommen, es gebe «guten Verkehr», nämlich den auf den Autobahnen und den übrigen Strassen, der allen nützt und der die individuelle Freiheit sicherstellt, sich ohne Fahrplanlesen von A nach B zu bewegen. Daneben gebe es aber auch «schlechten Verkehr», nämlich denjenigen, den die Bahn mit Gütern in die Nähe der Zentren führt, zum Beispiel in den geplanten Gateway im Limmattal. Dort wird ja dann teilweise auf Lastwagen umgepackt, die nun ebenfalls bösen Verkehrslärm verursachen. Diese Unterscheidung zwischen Gut und Böse in diesem Fall hier macht unserer Fraktion Mühe. Verkehr ist für unsere Volkswirtschaft lebenswichtig. Entscheidend ist dabei, dass er so ressourcenschonend wie möglich abläuft und dass für jede Fahrt die Frage gestellt wird, ob sie nötig sei oder nicht – und nicht nur, ob sie gewisse Grenzkosten verursache. Und wenn die Wahl

zwischen den Verkehrsmitteln besteht, muss aus unserer Sicht das umweltschonendste gewählt werden. Das ist nicht immer einfach zu entscheiden, doch dass die Bahn für viele Gütertransporte die richtige Wahl ist, gilt unabhängig von der Wirtschaftslage und dem Namen des Chefs von SBB Cargo.

Der Widerstand gegen den Gateway im Limmattal von Komitees und auch von den Gemeindeexekutiven, der richtiggehend zelebriert wird, ist – das wissen auch die Betreffenden – letztlich chancenlos. Es bleibt eben dabei, dass mit dem geltenden Recht, dem Eisenbahnrecht nämlich, die lokale Bevölkerung für die Platzierung eines Gateway in der Region keine wirkliche Mitsprache hat. Unser Weg wäre deshalb viel eher – und dies sei den Vertretern der Gemeindeexekutiven nochmals ins Notizbüchlein vermerkt –, auf dem Verhandlungsweg substanzielle Gegenleistungen für die Region zu erreichen. Die flankierenden Massnahmen sind selbstverständlich wichtig. Sie sind im Bericht zum Postulat sorgfältig zusammengetragen und der Kommissionspräsident hat sie auch noch einmal aufgezählt. Und schliesslich wird im Bericht auch auf das Plangenehmigungsverfahren hingewiesen, bei welchem die Wirksamkeit dieser flankierenden Massnahmen nochmals überprüft werden könne. Wir werden dies ebenfalls sorgfältig tun.

Das Postulat hingegen kann abgeschrieben werden.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Angesichts der Aussentemperatur bin ich froh, dass wir zu einem weniger hitzigen Geschäft gekommen sind. Der Regierungsrat hat mit Wissensstand Juni 2008 über die flankierenden Massnahmen Auskunft gegeben. Selbstverständlich wäre uns kein Gateway im Limmattal lieber als einer mit flankierenden Massnahmen. Die Antwort der Regierung zeigt jedoch auf, dass die Opposition gegen den Terminal in den flankierenden Massnahmen ihre Wirkung nicht verfehlt hat. Sollte der Gateway Limmattal letztlich doch Wirklichkeit werden, wird dies die SBB zu einschneidenden Massnahmen zugunsten des Verkehrs – Stichwort: Vorgaben Bahnanteil –, zugunsten des Flächenbedarfs – Stichwort: Integration ins Gleisfeld Rangierbahnhof Limmattal – und zugunsten der Bevölkerung – Stichwort: Luft- und Lärmimmissionen – zwingen. Laut SBB gilt, wie im Bericht festgehalten, der Rangierbahnhof hinsichtlich der Lärmimmission als saniert. Ich lade Sie einmal an einem lauen Sommerabend in die Gartenwirtschaft eines Oetwiler Restaurants ein. Sie werden staunen, was man hier unter «saniert» versteht.

Für mich stellt sich noch eine weitere Frage; sie ist allerdings nicht Gegenstand dieser Antwort, hat aber einen direkten Zusammenhang: Am vergangenen Montag wurden im Limmattal durch die Vertreter des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) künftige Anpassungen des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit der vierten Teilergänzung vorgestellt und mit ihr eine neue S-Bahnlinie, die S19, die als Durchmesserlinie von Koblenz über Dietikon nach Zürich und weiter führt. Auch sie benützt eine Gleisinfrastruktur im Limmattal, die aus allen Nähten platzt. Ich schliesse daraus, dass ohne einen substanziellen Ausbau des Schienennetzes im zürcherischen wie im Aargauer Limmattal der Container-Terminal in Dietikon gar nicht bedient werden kann.

Ich nehme Kenntnis vom Bericht, danke der Regierung für diesen Bericht und beantrage namens der SVP Abschreibung des Postulates. Ich danke Ihnen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das behandelte Geschäft liegt uns Limmattalern ganz besonders am Herzen oder vielmehr auf dem Magen, und das nicht nur einmal im Jahr wie der 1. Mai. Wie Sie bereits wissen, stösst der geplante Bau dieser Anlage inmitten eines Zentrumsgebietes von kantonaler Bedeutung auf grossen Widerstand in der Bevölkerung. Zu Recht wehrt sich die Bevölkerung gegen diese Fehlplanung, ganz besonders jetzt, da nun das grosse Entwicklungsgebiet Niderfeld eingezont ist und mit der Stadtbahn Limmattal erstklassig erschlossen wird. Damit kann hier erstklassiger Wohnraum entstehen, ergänzt mit einem grosszügigen Stadtpark und Dienstleistungsangeboten. Ein Gateway-Terminal wäre ein riesiger Fremdkörper in diesem Gebiet. Aber vielleicht ist es die Vision des Regierungsrates, dass dieses Gebiet einmal via Stadtbahn direkt auf dem Gateway mit Gütern versorgt werden soll. Ich bezweifle jedoch, dass das eine weitsichtige Planung sein soll.

Nun zum Bericht des Regierungsrates zum Postulat. Er zeigt einmal mehr, dass die Anliegen der Region nicht ernst genommen werden. Denn die dort aufgeführten flankierenden Massnahmen sind in vielerlei Hinsicht unzureichend. Das ist nicht neu, denn ähnliche Erfahrungen durften wir bereits mit der Überdeckung des Gubrist machen. Elegant wurde dieses heisse Eisen inzwischen an den Bund abgeschoben. Auf den ersten Blick scheinen die Ausführungen des Regierungsrates ja vielversprechend zu sein. Aber wer genauer hinschaut, kann

nur unschwer erkennen, dass es sich mehrheitlich um leere Worte handelt. Im Folgenden möchte ich auf die Auflagen eingehen und begründen, warum sie ungenügend sind und nicht den Vorstellungen der breiten Bevölkerung entsprechen.

Die erste Auflage: Beanspruchen die SBB eine Fläche ausserhalb der Güterverkehrsareale, so muss diese flächengleich zugunsten der regionalen Bedürfnisse kompensiert werden. Die Regierung schreibt, die Auflage der Flächenkompensation sei zu einem grossen Teil erfüllt. Tatsache ist aber, dass die SBB bis heute in keiner Art und Weise dargestellt haben, wie sie das Land, welches sie zusätzlich nutzen will, zu kompensieren gedenkt. Bis heute ist die Flächennutzung somit nicht kompensiert worden. Die SBB möchten einen grossen Teil der Anlage auf dem Areal des RBL (*Rangierbahnhof Limmattal*) bauen. Dies dürfte aber weniger auf die flankierenden Massnahmen und somit auf die Auflage der Flächenkompensation zurückzuführen sein als auf den Umstand, dass das Niderfeld inzwischen eingezont ist und dass die SBB mit zu hohen Entschädigungsverpflichtungen konfrontiert wäre.

Die zweite Auflage: Die Emissionen, die im Zusammenhang mit der Güterverkehrsanlage entstehen, sollen durch die Sanierung der bestehenden Anlage gesamthaft vermindert und dem Gesamtverkehrs-Controlling des Kantons Zürich unterstellt werden. Der Regierungsrat führt aus, dass die heutige Anlage des RBL betreffend Lärmemissionen als saniert gelte. Zahlen zu den Lärmmessungen werden aber nicht veröffentlicht. Die SBB haben uns diese zwar schon verschiedentlich versprochen, aber weder die Gemeinden noch das Komitee Gateway haben sie bisher erhalten. Auch der Regierungsrat konnte sie uns nicht zur Verfügung stellen. Wir fragen uns: Warum wird hier keine Transparenz geschaffen, wenn das Problem der Lärmemissionen angeblich behoben ist? Ferner werden im Bericht zum Postulat keine konkreten Aussagen zum Controlling gemacht. Es bleibt somit fraglich, ob die Emissionen wirkungsvoll überwacht werden.

Die dritte Auflage: Mindestens 80 Prozent der Container müssen mit der Bahn transportiert werden. Demzufolge rechnet der Regierungsrat mit einer durch LKW bedingten Zunahme des Verkehrs um weniger als 2 Prozent. Falls diese Zahlen überhaupt stimmen, was wir bezweifeln, so wird verschwiegen, dass es sich bei diesen angeblichen 2 Prozent um Lastwagenverkehr handelt. Ein Lastwagen hat die gleiche Länge wie vier oder fünf Personenwagen und so betrachtet ist der Mehrverkehr wesentlich höher als die 2 Prozent. Dass ein Lastwagen auch wesentlich emissionsreicher ist, muss wohl nicht weiter ausge-

führt werden. Ein weiteres Problem, welches der Regierungsrat verschweigt, ist, dass LKW sehr viel länger zum Überfahren einer Kreuzung brauchen als PW, was zu einer noch höheren Auslastung der Kreuzungen und somit zu einem noch grösseren Verkehrschaos in dieser Region führt. Die entsprechenden Kreuzungen haben heute schon eine Belastungsgrenze von knapp 100 Prozent erreicht. Wie ehrlich die Statistik ist, welche den Lastwagen- und PW-Verkehr und den Zweiradverkehr in denselben Topf wirft, überlasse ich Ihrer Beurteilung.

Zusätzlich führte Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer bei den Beratungen dieses Geschäfts aus, sie stände im Kontakt mit den Bürgerorganisationen, welche sich gegen den Gateway wehren, und suche so den Dialog. Dazu kann ich nur ausführen: Ich bin im Ko-Präsidium dieser Bürgerorganisation mit knapp 1500 Mitgliedern, und wir bedauern es sehr, dass Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer gemeinsame Gespräche verweigerte; dies, weil wir nicht demokratisch legitimiert seien.

Festhalten möchte ich einmal mehr, dass es aufgrund der Grosswetterlage im internationalen Güterverkehr immer wahrscheinlicher wird, dass das passieren wird, vor dem wir schon lange gewarnt haben: Nämlich dass die SBB Cargo von einer grossen ausländischen Gesellschaft übernommen werden wird. Wir dürfen die Vorleistungen erbringen, von welchen ein ausländischer Betreiber einmal profitieren wird. Es liegt auf der Hand, dass einen ausländischen Betreiber unsere Bedürfnisse wenig interessieren werden. Nachdem die Unterstützung der Kantonsregierung in dieser Angelegenheit leider bescheiden ist, hilft uns wenigstens die wirtschaftliche Situation. So sind wir zuversichtlich, dass das Limmattal mindestens noch eine lange Weile Gateway-frei bleiben wird.

Wir werden das Postulat also abschreiben.

Kurt Leuch (EVP, Oberengstringen): Abschreiben! Als Lehrer und Schulleiter ist mir dieses Wort grundsätzlich etwas suspekt. Es sei denn, es handle sich um eine Strafaufgabe. Aber auch die andere Bedeutung gefällt mir nicht: Abschreiben und vergessen. Mir scheint, das Limmattal wurde in den letzten Jahren etwas gar häufig abgeschrieben und vergessen. Ich denke da auch an die Eröffnung des erweiterten Baregg隧nels und neu des Üetliberg隧nels, die uns im Verkehr ersticken lassen, an den Lärm, den der Auto- und Lastwagen-

verkehr auch sonst schon im Limmattal verursacht. Ich denke an den Lärm, den der Schienenverkehr, insbesondere die Güterzüge verursachen, an den Fluglärm, an die Luftverschmutzung und so weiter.

Sie dürfen das Limmattal nicht einfach abschreiben und vergessen, zum Beispiel bei der Überdachung der Gubristtunnel-Einfahrt in Weiningen! Denken Sie bitte in Zukunft bei jeder Vorlage zum Limmattal, die in den Rat kommt, an die Belastung, die diese Region bereits tragen muss. Deswegen rufe ich Sie hier auf: Schreiben Sie dieses Postulat ab, schreiben Sie doch auch gleich den Gateway ab, aber nicht das Limmattal! Danke.

Lars Gubler (Grüne, Uitikon): Flankierende Massnahmen sind bei diesem Projekt wahrlich zentral. Wir Grünen sind nicht grundsätzlich gegen den Gateway Limmattal. Trotzdem haben auch wir keine Freude, dass das Limmattal einen weiteren, Emissionen verursachenden Betrieb übernehmen soll.

Zur Lärmproblematik: Hanspeter Haug hat es bereits gesagt, eigentlich ist es eine Frechheit, den Rangierbahnhof Limmattal als lärmsaniert zu betrachten. Betroffen sind weitere Gebiete der Gemeinden Dietikon, Oetwil, Geroldswil und Spreitenbach im Aargau. Zusammen mit dem Flugverkehr ist das ein Lärmcocktail, der einen selten in Ruhe lässt. Der Strassenlärm fällt da wesentlich geringer ins Gewicht. Die Situation ist mit dem Bau des Gateway neu zu prüfen. Weitergehende Lärmschutzmassnahmen sind dringend, umso mehr, da in unmittelbarer Nähe zum Gateway das eingezonte Zentrumsgebiet Niderfeld entstehen soll. Die Grünen haben diese Einzonung zwar mit dem Referendum bekämpft, sind aber am Ende knapp unterlegen.

Zum Verkehr: Es ist richtig, dass aktuelle und geplante Projekte, eben das Niderfeld, ein Mehrfaches an zusätzlichem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) entstehen wird. Das bestehende Strassennetz ist bereits heute oft überlastet. Somit steigt der Druck, zum Beispiel eine Westumfahrung von Dietikon zu realisieren. Diese Umfahrung würde aber bei einer Realisierung nicht nur extreme Kosten verursachen, sondern auch bereits bewohnte Gebiete sowie wertvolle Naherholungsgebiete zusätzlich belasten. Der in Zukunft erwartete zusätzliche Verkehr muss gerade im Limmattal zu einem höheren als bisher geplanten Anteil mit dem ÖV abgedeckt werden. Die Realisierung der Stadtbahn Limmattal ist mit höchster Dringlichkeit voranzutreiben. Ob der Abtransport der Container auf der Strasse im Zeitfenster mit

wenig MIV betätigt werden kann und auf welchem Weg überhaupt dies geschieht, muss auch in flankierenden Massnahmen geregelt sein. Die Flächenkompensation ist ein Witz! Dieses Wort suggeriert, dass irgendwoher Flächen genommen werden können. Im Limmattal gibt es aber keine weissen Flecken mehr auf der Karte. Unserer Meinung nach müsste die gesamte Gateway-Anlage auf dem Areal des Rangierbahnhofs gebaut werden, notfalls auch teilweise in den Boden verlegt.

Zum Feinstaub: Das Limmattal ist bereits heute vor allem durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Warum kann also zum Beispiel nicht vorgeschrieben werden, dass nur Lastwagen mit Partikelfilter Container abholen dürfen?

Alles in allem ist der Gateway wohl ein notwendiges Übel. Damit die Umgebung einer so grossen Anlage nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, muss alles Erdenkliche getan werden. Es freut uns, dass die SBB die flankierenden Massnahmen ausdrücklich als Rahmenbedingungen anerkennen.

Wir sind für Abschreibung des Postulates.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Regierungsrat hat die Auflagen aus dem Richtplan immer ernst genommen und begleitet die Planung des Gateway auch. Die Auflagen zur Einhaltung der flankierenden Massnahmen wurden von den SBB tatsächlich in den Verhandlungen akzeptiert, und sie sind auch in die Projekterarbeitung eingeflossen und werden demzufolge umgesetzt. In einer von mir eingesetzten Behördendelegation, in der die Standortgemeinden vertreten sind, die betroffenen Planungsregionen – der Kanton Aargau hat seinen Einsitz – wie auch die Bürgerorganisationen – dort wird das Gespräch geführt mit den Bürgerorganisationen, weiteres ist mir nicht bekannt – informieren die für die Planung Verantwortlichen der SBB über den Stand des Projektes. Sie informieren offen und transparent. Es kann auch diskutiert werden und es werden dort auch Fragen an die SBB gestellt. Dort werden auch weitere Massnahmen an die SBB herangetragen oder von ihnen verlangt. Sie sind immer bereit, diese zu prüfen oder zumindest in Betracht zu ziehen, sie auch umsetzen zu können, und daher auch zu einer Prüfung entgegenzunehmen.

Gemäss aktuellem Bearbeitungsstand werden die Auflagen aus dem Richtplan wie folgt behandelt: Die Auflage, dass eine Kompensation der Flächenbeanspruchung für den Gateway ausserhalb des Rangier-

bahnhofs und der Ortsgüteranlage zu erfolgen hat, führte zu einer Optimierung des Standortes und einer Verschiebung möglichst weit auf das Areal des Rangierbahnhofs. Die zu kompensierende Fläche wurde dadurch wesentlich kleiner. Tatsächlich ist es so, dass die Kompensation dieser Restflächen von den SBB im Auflageprojekt aufzuzeigen ist. Die Fristen sind nicht so, dass bereits jede Chance abgelaufen wäre, sondern sie haben aufzuzeigen, wie sie diese Restflächen kompensieren. Und darauf warten wir. Wir können nicht verlangen, dass plötzlich vorgängig Ziele bereits als erfüllt verlangt oder betrachtet werden, bevor die Fristen korrekt abgelaufen sind. Die Einhaltung der Umweltvorschriften, insbesondere im Bereich des Lärms und der Luftreinhaltung, haben die SBB in einer Umweltverträglichkeitsprüfung nachzuweisen. Auch hier ist in Gottes Namen darauf zu warten. Die Auflage, dass höchstens 20 Prozent des Verteil- und Sammelverkehrs über die Strasse abgewickelt werden darf, kann eingehalten werden. Und hier wird, so wie das immer ist, ein Fahrzeug als ein Fahrzeug gezählt – und nicht, wenn es ein grosses Fahrzeug ist, vermehrt. Das hatten wir, soweit ich mich erinnern kann, noch nie. Diese Auflage kann eingehalten werden, indem darüber hinaus anfallende Strassentransporte über andere bestehende regionale Umschlagsanlagen abgewickelt werden. Die Einhaltung der Auflage, dass das Plangenehmigungsverfahren bis 2012 einzuleiten sei, sollte gemäss heutiger Sicht möglich sein.

Wir werden darauf achten, dass die Auflagen in der Planung berücksichtigt werden. Nach Erstellung der Anlage hat die Betreiberin die Einhaltung der Auflagen nachzuweisen. Wir werden von der Anlagenbetreiberin ein entsprechendes Berichtswesen verlangen. Ich bin überzeugt, dass durch diese Bemühungen die negativen Auswirkungen des Gateway auch tatsächlich minimiert werden können.

Besten Dank für Ihr Zuhören und Ihr Verständnis.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die KEVU schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat [185/2002](#) ist abgeschlossen.

20. Massnahme gegen Verkehrsüberlastung des Limmattals (*Reduzierte Debatte*)

Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 16. Juli 2008 zum Postulat KR-Nr. 150/2002 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Februar 2009 **4343a**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das letzte Mal hat Ihnen die KEVU das Postulat zur Abschreibung empfohlen. Der Rat hat sich gegen den Kommissionsantrag gestellt und sich für einen Ergänzungsbericht entschieden. Die KEVU findet, dass der Ergänzungsbericht die im Rat aufgeworfenen Fragen genügend beantwortet.

Er zeigt die Möglichkeiten und die Massnahmen der Regierung auf, um die Verkehrsverhältnisse im Limmattal zu verbessern. Vor allem die im Ergänzungsbericht erwähnte Untersuchung, welche zusammen mit dem Kanton Aargau und dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) durchgeführt wird, zeigt auf, wie der mit der fortlaufenden Entwicklung des Limmattals einhergehende Zusatzverkehr bewältigt werden kann. Während die Verantwortung für die Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf der Autobahn mit der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) jetzt bekanntlich beim Bund liegt, ist der Kanton nach wie vor in der Pflicht, die Verkehrsverhältnisse auf dem Staatsstrassennetz in erträglichem Rahmen zu halten.

Zu den die Autobahn betreffenden Fragen verweise ich auf den Ergänzungsbericht, den ich hier nicht im Einzelnen vorlesen will. Die Abläufe lassen sich in dieser Beziehung vom Kanton Zürich kaum mehr beeinflussen. Eine Beschleunigung des Ausbaus der Nordumfahrung liegt ausserhalb der kantonalen Möglichkeiten und ein Hinausschieben der Eröffnung der A4 lässt sich wohl kaum rechtfertigen. Hingegen wird der Ausbau der Nordumfahrung in der bundesrätlichen Botschaft zur Engpassbeseitigung erfreulicherweise als dringendes Vorhaben bezeichnet.

Die Probleme mit der Rampenbewirtschaftung wurden gemäss der gegenüber der KEVU gemachten Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion erkannt und angegangen: Mit der vorgenommenen Anpassung der Rampenbewirtschaftung hätten sich die negativen Begleiterscheinungen der alten Steuerung zumindest erheblich reduziert.

Die KEVU hofft, dass Sie mit dem Ergänzungsbericht nun auch zufrieden sind, und empfiehlt dem Rat, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Einreichung des Postulates, welches die Grundlage der heutigen Diskussion bildet, liegt ziemlich genau sieben Jahre zurück, was aber nicht bedeutet, dass die angesprochene Problematik inzwischen an Brisanz verloren hätte. Während der letzten Tage war die Thematik Verkehrsüberlastung einmal mehr, zum Leidwesen vieler Betroffener, ein grosses Ärgernis. Glücklicherweise war dabei das Limmattal jedoch nur am Rand betroffen, ausser dem tragischen Unfall auf der Höhe Würenlos, welcher sich am Sonntagabend noch ereignete. Dennoch ist seit der Eröffnung der Westumfahrung das Limmattal einmal mehr ins Zentrum des nationalen Strassenverkehrs gerückt, seien es die Belastungen auf dem Limmattaler Kreuz oder sei es die dritte Gubiströhre. Die Zusatzfragen im Zusammenhang mit dem Ergänzungsbericht sind also aktueller und bedeutsamer denn je. Lassen Sie mich zu den Ausführungen im Ergänzungsbericht einige Anmerkungen anbringen.

Zur Frage eins werden die lärmtechnischen Sanierungen an der A1 erwähnt. Richtig wird dabei festgehalten, dass diese nicht vollends überzeugen, beziehungsweise dass die gesetzlichen Anforderungen nicht überall erfüllt worden sind. Wir hoffen, der Regierungsrat wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die notwendigen Korrekturen rasch an die Hand genommen werden, auch wenn das Problem zwischenzeitlich an den Bund weiterverschoben wurde.

Sehr erfreut nahmen wir jedoch zur Kenntnis, dass sich Baudirektor Markus Kägi stark dafür einsetzt, dass die Lärmsanierungen an den Staatsstrassen im Limmattal vorangetrieben werden. Die Limmattalerinnen und Limmattaler werden dies zu schätzen wissen.

Zu den Antworten auf die Fragen zwei bis vier: Hier wird ausführlich dargelegt, dass der Ball, was das Projekt der dritten Gubiströhre anbelangt, nun zwischenzeitlich beim Bund liege. Dies ist zwar korrekt, schade ist jedoch, dass der Kanton nicht dafür sorgte, als das Projekt noch in seiner Hand lag, dass es richtig aufgegleist wird: eine Planung mit beidseitiger Überdeckung, wie das vom Kantonsrat im Verkehrsrichtplan festgelegt wurde – das wäre eben eine dieser Auflagen im Verkehrsrichtplan. Damit hätte man sich einen Ärger und grossen Zeitverlust sparen können. Zu hoffen bleibt nun, dass in den laufenden Einigungsverhandlungen gemeinsame Lösungen erarbeitet werden können, Lösungen, mit denen die Betroffenen zufriedengestellt werden können. Ich befürchte jedoch, dass seitens des Bundes ein grosses

Interesse an einer Verzögerung des Projektes besteht, weil der Bund so einmal mehr seine finanziellen Verpflichtungen vor sich herschieben kann. Die Durchmesserlinie lässt grüssen. Eine solche Verzögerung ginge jedoch stark zulasten des Wirtschaftsraums Zürich. Ich erwarte deshalb, dass sich unsere Vertreter in Bern für unsere Anliegen auf nationaler Ebene einsetzen, unterstützt durch die Vertreter aus den Nachbarkantonen, welche ebenfalls in den Wirtschaftsraum Zürich gehören und von dessen Florieren profitieren.

Was die heutige Verkehrsbewirtschaftung anbelangt, so muss zur Kenntnis genommen werden, dass der grösste Teil der getroffenen Massnahmen zur Bewirtschaftung der Autobahnzufahrten weitgehend zulasten des Limmattals geht. Die Automobilisten unserer westlichen Nachbarkantone freuen sich, dass sie mehr oder weniger freie Fahrt auf der Autobahn geniessen können. Und die Limmattalerinnen und Limmattaler haben vor den Tropfenzählern Schlange zu stehen, damit sie überhaupt auf die Autobahn kommen. Festzustellen ist auch, dass der Verkehr auf Ausweichrouten im Limmattal zugenommen hat. Viele wollen es nicht in Kauf nehmen, lange Schlange zu stehen, um überhaupt auf die Autobahn zu kommen. Sie weichen aus und belasten damit die Bevölkerung in den Ortschaften. Dabei ist beispielsweise das Stadtzentrum von Dietikon kaum in der Lage, diesen Verkehr zu bewältigen. Hier sind dringend Massnahmen zu treffen. Und solche gibt es, sie müssen nur an die Hand genommen werden. Ich denke an die Stadtbahn Limmattal, die Umgestaltung des Autobahnzubringers Knoten Mutschellenstrasse und an eine S-Bahnstation Silber. Damit liesse sich viel erreichen, auch für den ÖV. Dies würde übrigens dem Wirtschaftsstandort Zürich auch weit mehr bringen als weitere Güterwagen, welche unwirtschaftlich im Kreis herumgeschoben werden und damit die Kapazität des Personenverkehrs beschneiden, womit einmal mehr auf die Unsinnigkeit des Gateway-Terminals inmitten eines Metropolitan-Raumes hingewiesen sei.

Erfreut nehme ich jedoch zur Kenntnis, dass der Kanton sich für eine Optimierung der Anschlussbewirtschaftung einsetzen will. So gehe ich davon aus, dass dieses Jahr an unserm Nationalfeiertag nicht wie im letzten Jahr von morgens um sieben Uhr sämtliche Lichtsignale auf der Auffahrtsrampe auf Rot gestellt sein werden. Die Limmattaler Bevölkerung würde es danken. Elektronik vor Beton – aber bitte mit Kopf! Wir freuen uns, wenn sich die Volkswirtschaftsdirektion dafür einsetzt, zum Wohl der Bevölkerung im Limmattal.

Kurt Leuch (EVP, Oberengstringen): Was von den Postulanten befürchtet wurde, ist eingetroffen, ich habe es bereits erwähnt: Das Verkehrsproblem hat sich mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels noch stark verschärft. Es vergeht kein Tag ohne Stau auf der Autobahn, vor der Autobahn und leider auch auf den Kantonsstrassen des Bezirks, zum Teil auch auf den Gemeindestrassen. Ein Ende ist im Moment nicht in Sicht, es liegen also noch rund sieben schwierige Jahre vor uns – wenn es denn nur sieben sind.

Die EVP ist zwar für die Abschreibung dieses Postulates, aber ebenso für möglichst schnelle Massnahmen zur Entlastung des Limmattals. Danke.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Der vorliegende Ergänzungsbericht ist aus unserer Sicht ausführlich geraten, genau und auch hilfreich. Und vor allem enthält er in meiner Lesart keine falschen Hoffnungen und schaut auch schon in die Zukunft, die ja zum Teil jetzt auch schon wieder Gegenwart und Realität geworden ist. Der Üetlibergtunnel ist – wir haben es gehört – eröffnet und die Rückstaus im Limmattalgebiet auf der Autobahn und daneben sind auch bereits eingetroffen. Die vielen Detailinformationen im Bericht, die auch zum Ausbau des ÖV gegeben werden, zeigen aber auf, dass es auch Alternativen zum Autoverkehr gibt. Auch sie stehen aber, wie wir lesen, frühestens übermorgen zur Verfügung, und als wichtigstes Angebot dabei sicher die umsteigefreie Verbindung vom Limmat- ins Glatttal. Die wäre auch näher zu haben als über den Durchmesserlinien-Bahnhof. Denn wie die Verfechter des motorisierten Individualverkehrs ja immer wieder lamentieren, gibt es zu wenig Strassen für die vielen Autos einerseits, aber offensichtlich eben leider auch zu wenig Schienen für die S-Bahnzüge, damit diese auf dem kürzesten Weg über den Käferbergtunnel aus dem Limmattal nach Oerlikon fahren könnten.

Und damit sind wir auch in der politischen Bewertung dieses Berichtes. Nach wie vor huldigen Regierung und auch ASTRA dem Grundsatz «Mehr Strassen bringen mehr Transportleistung und schliesslich mehr Wohlstand und Wirtschaftswachstum und individuelle Freiheit». Der nächste Tunnel, auch wenn er mit noch so vielen flankierenden Massnahmen versehen sein wird, wird ganz sicher wieder Mehrverkehr und neue Staus bringen, der Ausbau des Gubrist dann mutmasslich nördlich, ausserhalb des Limmattals. Sankt Florian lässt grüssen.

Wir werden den Verkehr ernten, den wir mit dem Bau weiterer Strassen anpflanzen.

Den Verkehr hingegen zu beschränken oder zeitlich zu verlagern, zum Beispiel mit Road-Pricing, ist kaum ein Thema. Das Fazit ist deshalb nicht erfreulich, auch und vor allem nicht für das Limmattal. Doch weitere Berichte bringen nichts, denn Umdenken wäre gefordert. Deshalb stimmen wir der Abschreibung des Postulates zu.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Der Ergänzungsbericht vom Juli 2008 nimmt die damaligen Erkenntnisse und den damaligen Stand auf. Dies möchte ich hier nicht mehr wiederholen. Die grosse Unbekannte war – und heute wissen wir schon mehr – die Eröffnung der Westumfahrung. Wir haben bereits einen Vorgeschmack davon, gesicherte Aussagen, wie sie Kurt Leuch macht, kann ich noch nicht machen. Ich stelle allerdings fest, dass die Tendenz, dass der Verkehr auf dem untergeordneten Strassennetz vermehrt vorhanden ist, sich bestätigt. Zur Stadt Zürich möchte ich hier keine Aussage machen. Auch wird die Inverkehrnahme des Islisbergtunnels anfangs November zu einer weiteren Belastung führen.

Wie im Bericht der Regierung vermerkt, sollte im Herbst 2008 die Planaufgabe zur Nordumfahrung erfolgen. Der Tag, an dem dieses Geschäft das letzte Mal hier im Rat war, war genau der erste Tag des Auflageverfahrens für das Projekt Nordumfahrung Zürich, das 30 Tage gedauert hat; dies wohlgemerkt mit einem Jahr Verspätung. Die Regierung schenkt klaren Wein ein über die Dauer der Rechtsmittelverfahren und den darauf folgenden Baubeginn. Eines tritt auch hier klar hervor: Der Kanton Zürich spielt hier nicht mehr die erste Geige in diesem Konzert, sondern das ASTRA. Meine persönlichen Erfahrungen in Verhandlungen mit dem ASTRA zeigen mir, dass der Bund mit der neuen Situation noch nicht so ganz vertraut ist. Sie alle wissen, dass sich Weiningen als Standortgemeinde des Südportals für eine siedlungs- und bevölkerungsverträgliche Portalgestaltung einsetzt. Auch wir wollen keine Verzögerung im Ablauf des Verfahrens. An dieser Stelle möchte ich mich als Gemeindepräsident bei Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer für ihr Engagement bedanken. Sie hat das Amt für Verkehr beauftragt, gemeinsam mit dem Beteiligten, selbstverständlich unter Einbezug des ASTRA, nach Lösungen zu suchen, die auch den angestrebten Zeitrahmen einhalten könnten. Während sich der Kanton, die Planungsgruppe Limmattal und die Gemein-

de aktiv engagieren für eine Lösungsfindung, übt sich das ASTRA in vornehmer Zurückhaltung. Wie offen der Bund den Zeitrahmen für das Projekt Nordumfahrung hält, zeigt auch der Umstand, dass im Gewerbehaus Gubrist, das beim Bau der dritten Röhre zum Teil abgerissen werden muss, vom Bund als neuem Besitzer heute Mietverträge bis ins Jahr 2015 abgeschlossen werden.

Selbstverständlich habe ich in dieser Sache eine befangene Optik. Ich finde es aber angesichts der Verkehrssituation im Limmattal nach der Eröffnung der Westumfahrung und des Islisbergtunnels als absolut fahrlässig, durch die durch das ASTRA an den Tag gelegte Zurückhaltung einen Rechtsstreit zu provozieren. Ich möchte hier einfach anfügen: Es ist nicht zu wenig Zeit, die wir haben, sondern zu viel Zeit, die wir nicht nutzen.

Ich komme zum Schluss. Ich danke der Regierung für den Ergänzungsbericht und beantrage Ihnen, diesen abzuschreiben. Ich danke.

Lars Gubler (Grüne, Uitikon): Was wurde mit dem Ergänzungsbericht erreicht? Es wurde vom Hundertsten ins Tausendste gegangen. Viel Wasser ist seit der Einreichung des Postulates die Limmat hinuntergeflossen. Das Limmattal hat nach wie vor riesige Verkehrsprobleme. Es mutet daher absurd an, dass erneut auf die Pflasterlipolitik mit ihren verschiedenen Massnahmen eingegangen wird.

Der Ergänzungsbericht enthält allerdings auch ein paar interessante Informationen, die aus Sicht der Grünen Anlass zu Hoffnung geben: So wird auf die angestrebte Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV eingegangen. Weiter ist von der Durchmesserlinie die Rede und von der vierten Teilergänzung der S-Bahn. Und natürlich geht es auch hier um die Realisierung der Limmattalbahn. Alles in allem erfreuliche News! So gesehen hat der Ergänzungsbericht vielleicht schon etwas gebracht, auch wenn das Interesse heute nicht mehr so gross ist. Wir sind für Abschreibung.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Als erstes möchte ich sagen: Ich freue mich über diese Debatte im Kantonsrat, endlich hat das Limmattal einmal einen längeren Auftritt. Ich bin mit Getöse für die Abschreibung des Postulates [150/2002](#). Das Postulat ist schon lange nicht mehr aktuell. Der Ausbau der Nordumfahrung und die dritte Tunnelröhre wurden am 12. September 2007 vom Bundesrat genehmigt. Die massiven Verkehrsprobleme aber – wir haben es schon ge-

hört – bleiben uns im Limmattaler Kreuz bis zur Fertigstellung der dritten Röhre erhalten. Das Limmattal leidet Tag für Tag unter massiven Staus und den ewigen Ausweichmanövern, sprich Schleichverkehr auf dem Haupt- und Nebenstrassennetz. Bis zu 100'000 Fahrten pro Tag muss das Limmattaler Kreuz aufnehmen. Transit- und Agglomerationsverkehr sind weder flüssig noch sicher.

Der Regierungsrat hat Gott sei Dank das Problem erkannt. Seit der Eröffnung der Westumfahrung ersticken wir aber leider noch mehr im Verkehr. Die Inbetriebnahme der Nordumfahrung – mit Glück nach neusten Aussagen des Bundes im Jahre 2017 – kommt viel zu spät. Pikantes Detail ist, dass der Bund, sprich das ASTRA, neue Besitzer des Gewerbehäuses oberhalb der Ausfahrt Weinigen, neue Mietverträge bis ins Jahr 2015 abgeschlossen hat. Wir fühlen uns mehr denn je nicht ernst genommen. Gateway, Westumfahrung, das ewige Hinausschieben der Realisierung des Gubrist – der Geduldfaden droht den Limmattalern zu reissen. Die Gesundheit eines Grossteils der Bevölkerung im Limmattal wird durch die Belastungen dieser starken Immissionen stark strapaziert. Selbst der Baudirektor, Regierungsrat Markus Kägi, hat das in verdankenswerter Weise festgestellt.

Wir fordern eine rasche Umsetzung des Gubrist-Ausbau und der dazu gehörigen flankierenden Massnahmen. Das Auflageprojekt wurde Ende April abgeschlossen, in meinen Augen Jahre zu spät. Dass die andere Seite des Tunnels zudem zu einer Überdachung kommt und Weinigen auf der anderen Seite des Tunnels mit eigenen Mitteln dafür kämpfen muss, und dies ohne Gewähr auf Erfolg, macht uns im Limmattal zusätzlich schwer zu schaffen. Gleich ist eben nicht gleich.

Ausserdem erwarten wir eine schnellere Verwirklichung der Limmattalbahn. Das Limmattal ist eine Region, welche sich massiv entwickelt in den letzten Jahren. Die ersten Projekte werden jetzt realisiert. Wir sind zwingend darauf angewiesen, dass der dringend nötige Ausbau der Verkehrsstrukturen, sei es im Bereich Individualverkehr wie auch im öffentlichen Verkehr, prioritär an die Hand genommen wird. Der Kanton muss sich dafür einsetzen. Das Limmattal will nicht weiter einstecken. Wir sind eine grosse Wirtschaftsregion und wir wollen auch in Sachen Lebensqualität vorwärtsmachen. Wir wollen endlich gehört werden!

Benno Scherrer (GLP, Uster): Man glaubt im Kanton, man glaubt in diesem Rat, mit dem Ausbau von Strassen Verkehrsprobleme lösen zu

können, Verkehrsprobleme, die wegen dem Ausbau einer Strasse – ich nehme den Bareggunnel – entstanden sind. Kollege Hanspeter Haug hat präzise geschildert, dass neue Strassen zu mehr Verkehr führen, sei das nun der Islisbergtunnel oder der Üetlibergtunnel. Mit Kapazitätssteigerungen, die hier hinter dem Begriff «Kapazitätsanpassungen» versteckt werden, werden wir die Verkehrsprobleme nicht lösen können.

Der ZVV baut das Angebot ins Limmattal aus. Mit dem Durchgangsbahnhof werden Zürich-Ost, Zürich-West, werden Glatttal und Limmattal, werden Ostschweiz und Westschweiz besser und enger und rascher aneinander angebunden. Dieser Angebotsausbau muss eine Chance für weniger Verkehr auf den Strassen des Limmattals sein. Es braucht nicht Verkehrslenkungsmassnahmen, es braucht Verkehrssenkungsmassnahmen.

Das Postulat kann aber abgeschrieben werden.

Persönliche Erklärung von Willy Haderer, Unterengstringen, zu Traktandum 20

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Gestatten Sie mir als Präsident der Planungsgruppe Limmattal zur Verkehrsproblematik im Limmattal eine persönliche Erklärung abzugeben. Ich attestiere der Regierung, dass sie uns mit diesem Antrag eine Lösung, eine problemorientierte Antwort auf unsere Anfragen gegeben hat. Es ist allerdings auch festzustellen, dass zu den Fragen zwei, drei und vier – mit der Übergabe durch die NFA an das ASTRA, der Autobahnbau hier – eben nur eine defensive Antwort kommen konnte. Und hier glaube ich, dass wir den Druck vom Kanton Zürich, wie er von Regierungsrätin Rita Fuhrer wieder aufgenommen worden ist, aufrechterhalten müssen. Ganz positiv möchte ich bemerken – dies kommt auch in der Antwort zur Frage neun zum Ausdruck, aber auch in den Erklärungen der letzten Woche –, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer zusammen mit der Regierung des Kantons Aargau im Limmattal nun klar signalisiert hat, dass die Limmattalbahn rasch gebaut werden soll, dass sie ins nächste Agglomerationsprogramm aufgenommen werden soll und wir damit eine Chance haben, wirklich auch über den ÖV, ohne den wir es eben nicht schaffen, diese Verkehrsproblematik im Limmattal zu bewältigen. So können wir hier vorwärts kommen und die Fortschritte machen, die wir nötig haben.

Die Schlusskonsequenz und das Fazit daraus: Wir müssen raschestmöglich den Ausbau der Stadtbahn vollziehen. Wir werden in der Region nachziehen oder gleichzeitig mitziehen mit einem ÖV-Netz über das Busnetz, das einem Agglomerationsnetz gleichkommt, wie wir es heute in der Stadt Zürich kennen.

Zweiter Punkt: Wir müssen unbedingt dafür sorgen, dass die Beschleunigung des Ausbaus der Nordumfahrung an die Hand genommen wird. Wie wäre es, wenn wir nun wirklich – es würde ja auch der Wirtschaftsförderung dienen – hier schneller vorwärts machen würden? (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Nur ganz kurz, ich wollte eigentlich das Wort nicht mehr erheben, denn es ist eigentlich alles schon gesagt. Aber trotzdem zu den vielen Vorwürfen bezüglich der Belastungen im Limmattal: Natürlich ist das Limmattal stark belastet, das anerkennt der Regierungsrat, auch ich persönlich und meine Direktion sowieso.

Denn wir sehen, wie zahlreich die Verkehrswege durch das Limmattal sind und eine wie grosse Belastung dadurch entstanden ist.

Die Lärmbelastung ist erkannt. Da ist tatsächlich die Baudirektion zuständig, die Massnahmen einzuleiten, und sie tut dies auch. Bei der Nordumfahrung sind wir dabei, gemeinsam mit den Gemeinden nach Lösungen zu suchen, ohne das Projekt zu verzögern, und das ist gar nicht so einfach! Wir wollen das Projekt nicht stoppen, wir wollen nicht, dass es verzögert wird, sondern wir wollen, dass es vorwärtsgeht, und haben da auch einen Weg gefunden, mit dem ASTRA nach Lösungen zu suchen. Ich bin auch dankbar, dass das so gelungen ist, denn eine Verzögerung um Jahre wäre tatsächlich nicht das, was dem Limmattal gut tun würde. Der Kanton hat aber hier keine eigene Parteistellung. Wir müssen das gemeinsam mit der Gemeinde machen und hier beim Bund kräftig für unsere Region werben.

Hinzu kommt, dass wir wirklich alles daran setzen, die Limmattalbahn so rasch als möglich zu verwirklichen. Da haben wir enorme Fortschritte gemacht. Da sind wir auch – meine ich damals von Gemeindepräsidenten gehört zu haben – schneller, als die Gemeindepräsidenten es zu verlangen gewagt hätten. Wir haben einen Projektleiter eingesetzt, der sich nur um diese Limmattalbahn bemüht und sich für sie einsetzt, der auch hier zusammen mit den Gemeinden eine Lösung finden wird, die rasch umsetzbar sein wird. Wir arbeiten in der Frage der Verkehrsbelastung des Limmattals auch intensiv und sehr gut mit dem Kanton Aargau zusammen.

Also es steht nicht alles so schlecht, wie man es glauben könnte, wenn man allem hier zugehört hat. Ich bedanke mich, wenn Sie das Postulat nun nach diesem Ergänzungsbericht abschreiben. Sie dürfen darauf vertrauen, dass wir das Limmattal in der Regierung, in der Volkswirtschaftsdirektion nicht vergessen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die KEVU schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 150/2002 ist abgeschlossen.

21. Verwendung der LSVA-Gelder (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Juli 2008 zum Postulat KR-Nr. 178/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 3. Februar 2009 [4461b](#)

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Bundesrecht sieht eine eher weite Zweckbindung für die Verwendung der Schwerverkehrsabgaben vor, deshalb sind sie oft Gegenstand der politischen Diskussion. Der Kanton Zürich erhält vom Bund jährlich rund 55 Millionen Franken aus den Schwerverkehrsabgaben. Diese fliessen in den Strassenfonds. Dessen Mittel werden nach Paragraph 28 des Strassenverkehrsgesetzes für den Bau und Unterhalt der Staatsstrassen sowie für die Staatsbeiträge verwendet.

Es werden so etwa auch Radfahreranlagen und die Strasseninfrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr daraus bezahlt. Dafür werden jährlich rund 20 bis 30 Millionen Franken, also rund 40 Prozent der LSVA-Einnahmen (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*), ausgegeben. Für eine Finanzierung des Schienenverkehrs aus dem Strassenfonds wird keine Veranlassung gesehen, denn dafür stehen aus dem Verkehrsfonds genügend Mittel zur Verfügung. Würde auch noch der Schienenverkehr aus dem Strassenfonds finanziert, müsste man auf einiges verzichten. Der Bund treibt etwa den Ausbau der Nordumfahrung voran. Über die Realisierung und Finanzierung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Überdeckungen besteht jedoch noch keine Einigkeit. Fest steht hingegen, dass sich der Kanton substanziell an den von ihm geforderten Überdeckungen beteiligen müssen, da diese im Sinne des Umweltrechts nicht zwingend erforderlich sind. Diese Mittel kommen aus dem Strassenfonds und ihre Verwendung entspricht ebenfalls dem bundesrechtlichen Zweck der LSVA-Mittel.

Die KEVU empfiehlt einstimmig, dieses Postulat abzuschreiben, und zwar natürlich nicht, weil die Grundsatzdiskussion um die Verwendung der LSVA-Gelder abgeschlossen wäre, sondern weil zumindest die Forderungen dieses Postulats erfüllt sind. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Der Vorstoss kann tatsächlich abgeschreiben werden, vor allem, weil die Verkehrsfinanzierung neu aufgegleist werden soll. Die Vernehmlassung läuft bekanntlich. Das

Anliegen aber bleibt bestehen, nämlich die verursachergerechte Verwendung von Geldern des Strassenfonds auch für den Langsamverkehr und den strassengebundenen ÖV. Ich erwähne den Bahnverkehr nicht, weil das Verursacherprinzip dort strapaziert würde. Trotzdem sind andere Kantone diesbezüglich recht grosszügig. Möglicherweise aber stellt sich dann die Frage nach der Verwendung von LSVA-Geldern auch für die Bahn, wenn der Bund den Kanton zu weiteren Vorfinanzierungen im Bahnnetz nötigen würde. Mehr Umsteiger auf die Bahn heisst ja immer auch Entlastung des Strassennetzes, also auch eine gewisse verursachergerechte Bindung.

Der Strassenfonds hat momentan kein schlechtes Polster, nicht zuletzt wegen der NFA, die ja die Nationalstrassen an den Bund delegierte. Ende 2008 betrug der Fondsbestand 136 Millionen Franken – statt wie budgetiert nur 22 Millionen Franken. Der grösste Teil der Einlagen stammt von den Verkehrsabgaben. Die LSVA brachte 55 Millionen Franken und der Anteil an der eidgenössischen Mineralölsteuer betrug 41 Millionen Franken. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Spezialfinanzierung Glatttalbahn bei Mischnutzungen der Strasse beendet ist. Aber neue Aufgaben, die sowohl den MIV wie auch den strassengebundenen ÖV betreffen, stehen an. Ich denke vor allem an die regionale Verkehrssteuerung, also Elektronik vor Beton. Mehr dazu beim Traktandum 23, sofern wir noch dorthin gelangen, und mehr dazu natürlich – das gilt für jede Partei – in der laufenden Vernehmlassung.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Auch die SVP stimmt der Abschreibung dieses für mich persönlich unsinnigen Postulates zu. Denn im seinerzeitigen Abstimmungskampf wurde den Wählern versprochen, dass dieses Geld für die Strasse und zur Abdeckung der Schäden, die ein LKW verursacht, verwendet werden soll. Von linker Ratseite wird seit jeher versucht, aus dem LSVA-Topf Gelder zweckzuentfremden. Der LKW bezahlt mehr als 100 Prozent der Kosten. Dies musste auch der Bundesrat feststellen. Er wurde vom Branchenverband Astag (*Schweizerischer Nutzfahrzeugverband*) mit einem Rekurs und einer Einsprachelawine eingedeckt, als man den Betrag erneut erhöhen wollte. Dass durch die LSVA mehr als 100 Prozent gedeckt werden, ist auch mehrfach in den von der SVP nicht gerade naheliegenden Zeitungen veröffentlicht worden. Nicht ganz vergessen sollte man auch, dass die Strasse wohl der wichtigste Versorgungsweg in der Schweiz ist, auch wenn einige immer noch davon träumen oder sogar denken, dass alles und überall einen Bahnanschluss haben sollte,

am besten gleich beim eigenen Kühlschrank. Ich bin froh, dass man nun zum Schluss der Abschreibung zustimmen kann, und bedanke mich auch für die hervorragende Arbeit der Regierung und deren klare Antworten.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Im Jahr 1998 haben die beiden grünen Kantonsrätinnen Marie-Theres Büsser und Heidi Müller folgendes Postulat eingereicht: «Der Regierungsrat wird ersucht, ein Konzept auszuarbeiten und umzusetzen, das garantiert, dass die dem Kanton zukommenden Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für Massnahmen zur Vermeidung von durch den Schwerverkehr verursachten externen Kosten und zur Behebung der entstehenden Schäden verwendet werden.» In der Stellungnahme stand damals: «Auch wenn der LSVA-Anteil des Kantons vorerst hauptsächlich für die Schliessung der Nationalstrassenlücken eingesetzt wird, so dient er doch auch Lärm- und Umweltschutzmassnahmen, indem Nationalstrassen immer auch den Zweck verfolgen, den Verkehr zu sammeln und von den Siedlungsgebieten fernzuhalten. Für drei der genannten Nationalstrassenbauwerke gilt dies in ganz besonderem Masse: Der Islisbergtunnel, der Stadttunnel und die Sihltiefstrasse sind Bauten, die besonders zur Entlastung der Bevölkerung und im Interesse des Umweltschutzes erstellt werden. Insofern werden die dem Kanton zufließenden LSVA-Mittel durchaus auch zur Deckung der durch den Strassenverkehr zulasten der Allgemeinheit entstehenden Kosten verwendet.»

Das war vor etwa zehn Jahren. Damals hiess es: Nationalstrassenbau als Umweltschutzmassnahme. Wir haben jetzt doch eine gewisse Entwicklung erlebt. Das Postulat von Marcel Burlet, Willy Germann und Matthias Gfeller hat ja nur relativ bescheiden verlangt, dass mindestens 40 Prozent des kantonalen Anteils der LSVA zur Förderung von Bahn, Bus und Veloverkehr eingesetzt werden. Und wenn wir die Zahlen zusammenrechnen, dann kommen wir mit der Förderung der Radwege und den Investitionen für den strassengebundenen ÖV auf rund 40 Prozent des LSVA-Anteils – wenn denn die Budgets ausgenützt würden.

Aber im Grundsatz kann man sagen: Dieses Postulat ist ungefähr erfüllt. Damit könnte man sagen, dass wir einen Schritt weitergekommen sind. Und jetzt geht es darum, den nächsten Schritt zu tun, Willy Germann hat es angetönt: Wir stehen vor der Revision des Strassenge-

setzes. Und im Rahmen dieser Revision werden wir uns dann dafür einsetzen, dass der gesamte kantonale Anteil der LSVA für Massnahmen zur Vermeidung und Behebung der Schäden durch den Schwerverkehr und die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird. In diesem Sinne kann man das Postulat abschreiben, die Diskussion ist aber nicht beendet.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Von den 55 Millionen Franken, die von den LSVA-Geldern in den Strassenfonds fliessen, sind über 40 Prozent bereits für diese Zwecke eingesetzt, wie für den Velo- oder den öffentlichen Verkehr. Eine erfreuliche Tatsache, obwohl dafür keine starren gesetzlichen Grundlagen bestehen. Man kann also mit Fug und Recht sagen, die Regierung hat die Zeichen der Zeit erkannt, hat sie auch umgesetzt. Daher wäre es falsch, eine feste Fixierung von 40 Prozent zu fordern. Wenn man das täte, würde man ja verhindern, dass es auch mehr sein darf. Aber es kann auch mal weniger sein, wenn der Bedarf nicht ausgewiesen ist. Wichtig erscheint mir, dass wir den Gesamtrahmen über eine gewisse Zeit beurteilen und anschauen. Ich gehe davon aus, dass die Regierung auch weiterhin bereit ist, in diesem Sinne vorwärts zu machen. Wir haben aber – und das muss man hier auch sagen – eine Abstimmung gehabt, welche die LSVA-Gelder zweckgebunden umschrieben hat. Man kann jetzt also nicht plötzlich 100 Prozent für andere Zwecke fordern. Dann müsste man vermutlich auch einmal eine Volksabstimmung und die bestehenden Rechtsgrundlagen aus einer Abstimmung ändern.

Ich finde, wir sind auf gutem Weg. Wir sind auf Kurs. Darum kann man das Postulat abschreiben.

Marcel Burret (SP, Regensdorf): Diese Vorlage ist ein Musterbeispiel, wie der Kantonsrat arbeitet: Das Postulat ist nur «halbpatzig» erfüllt, Sie wissen das, und wir schreiben das ab. Ich bin ein gebrannter Postulant. So macht Politik übrigens keinen Spass. Die SP ist auch für Zustimmung zu dieser Vorlage und für Abschreibung des Postulates, aber wir werden nachdoppeln müssen; eine Grundsatzdiskussion, Robert Brunner hat das gesagt.

Im Postulat aus dem Jahr 2005 steht nämlich, dass 40 Prozent der Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA für die Förderung von Bahn-, Bus- und Veloverkehr zu verwenden sind und dass diese Aufteilung der Gelder punkto Finanzierung in der

Rechnung klar auszuweisen ist. Der zweite Teil des Postulates ist erfüllt – das freut –, der erste nur zum Teil. Das ärgert. Es bestünde nämlich ein grosser Handlungsspielraum der Kantone. Aber die Zürcher Regierung ist momentan – ich bin da guter Hoffnung –, momentan noch nicht gewillt, diesen in Richtung zusätzlicher Förderung des Bahnverkehrs auszunutzen.

Der Regierungsrat sagt ja in seiner Antwort: «Der schienengebundene Orts- und Regionalverkehr wird im Kanton Zürich nicht mit LSVA-Geldern unterstützt.» Das Postulat wollte eigentlich diese Haltung überdacht haben. Der Regierungsrat sagt auch, dass aus dem Strassenfonds keine finanziellen Mittel in den ÖV fliessen sollen. Das finde ich eine sture Haltung des Kantons Zürich. Viele Kantone – das habe ich schon manchmal gesagt, auch in der Kommission – haben ein Umdenken zustande gebracht. Ich kann die Beispiele wieder nennen: Basel steckt 100 Prozent in die Förderungsprojekte des regionalen ÖV, des Velo- und Fussverkehrs, der Kanton Thurgau ist mit fast über der Hälfte auch dabei, Genf spart seinen SV-Anteil für ein Grossprojekt der Eisenbahnstadtverbindung und Schaffhausen steckt aktuell drei Viertel der SV-Gelder in den ÖV.

Ich frage mich, warum im Kanton Zürich überhaupt die rund 55 Millionen Franken LSVA-Gelder in den Strassenfonds, in den Strassentopf zugewiesen werden. Es ist für mich eine Art Taschenspielertrick, daraus abzuleiten, dass die 13 Millionen Franken pro Jahr, indexiert für den Veloverkehr, aufgrund einer Volksinitiative aus den LSVA-Geldern stammen würden und ebenso die 10 bis 15 Millionen Franken für Busverkehr auf den Strassen. Der Regierungsrat sagt ja, aus heutiger Sicht bestehe kein Bedarf, den schienengebundenen Orts- und Regionalverkehr mit LSVA-Mitteln zu finanzieren. Die Mittel aus dem Verkehrsfonds reichten aus, um auch längerfristig geplante Erweiterungsinvestitionen beim öffentlichen Verkehr finanzieren zu können. Diese heutige Sicht ist wahrscheinlich so zwei bis drei Jahre alt, das wissen Sie. Die jüngsten Ereignisse weisen aufs Gegenteil, meine Stichworte sind: Kein Geld von den SBB, Vorfinanzierung durch den Kanton, Verkehrsfonds im Jahr 2016 im Minus.

Hier hat die Regierung eine Gelegenheit verpasst, den öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren angesichts der Finanzkrise zu stärken und uns einen gewissen Spielraum einzuräumen. Wir haben ganz viele Grossprojekte: Durchmesserlinie, vierte Teilergänzung, Glattalbahn, dritte Etappe Tram Zürich West, dann Tram Hardbrücke, Limmattalbahn und so weiter und so fort. Ich habe meine guten Gründe

anzunehmen, dass wir in einen Finanzengpass geraten. Wir können zwar abschreiben, aber mit schlechtem Gewissen.

Noch an Ruedi Menzi: Es geht nicht darum, den ganzen ÖV mit dem Strassenfonds zu finanzieren, es geht nur um den LSVA-Anteil. Und Willy Germann, Du hast gesagt, die Forderungen des Postulates seien damit erfüllt. Das stimmt eben nicht. Und John Appenzeller, Ihnen kann ich sagen, Sie können nicht rechnen. Ihre Zahlen zum Schwerverkehr sind frisiert.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Das geforderte Anliegen ist bereits heute mehr als deutlich erfüllt. Aus Sicht der EDU ist es unzulässig, dass Abgaben, welche dem Schwerverkehr abgeschöpft werden, anderweitig verwendet werden als für den Strassenbau. Wenn schon teilweise behauptet wird, ein LKW belaste die Strasse 250-mal mehr als ein PW, so müssten die LKW-Abgaben auch zwingend wieder in den Strassenbau für deren Reparaturen und Unterhalt zurückfliessen. Seinerzeit, bei der Einführung der LSVA, wurde sogar den Gemeinden versprochen, sie bekämen einen Anteil der LSVA. Nun, wo dieser Anteil bis heute bleibt, ist fraglich. Ist er bei den Deckungsbeiträgen ungedeckter Kosten im Strassenwesen oder in Projektbeiträgen zugunsten der Gemeinden? Tatsache ist, dass der Kanton in den letzten Jahrzehnten Kantonsstrassen auf die Gemeindeebene abgeschoben hat, aber die LSVA-Abgaben sowie die Treibstoffzölle auf diesen befahrenen Strassen in weitab andere Kanäle fliessen als in die Kassen der belasteten Gemeinden.

Aus unserer Sicht nimmt der Kanton durch die zur Verfügung gestellten Staatsbeiträge für den ÖV seine Funktion war. Wir sind für Abschreibung des Postulates.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Kanton erhält vom Bund diese 55 Millionen Franken jährlich aus den Schwerverkehrsabgaben. Diese werden dem Strassenfonds zugewiesen – nebst anderen Beiträgen, die auch in den Strassenfonds fliessen. Die Mittel des Strassenfonds werden für die in Paragraf 28 unseres Strassengesetzes umschriebenen Zwecke eingesetzt, nämlich Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen, Staatsbeiträge an die Gemeinden und die Verwirklichung des Radwegnetzes. Diese knappe Umschreibung lässt offen, wofür die Mittel aus dem Strassenfonds tatsächlich verwendet werden, beziehungsweise was nach heutiger Praxis alles der Strasse zugerechnet

wird. Und diese Mittel stammen nicht nur aus der LSVA, sie stammen aus allen Mitteln, die in den Strassenfonds eingeführt werden.

Bereits heute werden beim Kanton die Mittel aus dem Strassenfonds nicht nur für reine Strassenaufgaben verwendet. So wird neben den jährlich rund 13 Millionen Franken für Radfahreranlagen auch die Strasseninfrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr mit 10 bis 15 Millionen Franken pro Jahr aus dem Strassenfonds bezahlt. Und ausserdem werden der Betrieb der Verkehrsleitzentralen, Bauten zur Wiederherstellung von Landschafts- und Siedlungsraum, beispielsweise Überdeckungen wie die Einhausung Schwamendingen und so weiter, sowie Lärmschutzmassnahmen an Staatsstrassen aus dem Strassenfonds finanziert und mitfinanziert.

Viele dieser Ausgaben sind zu einem erheblichen Teil vom Schwerverkehr mitverursacht. Die Mittel kommen auch dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr zugute, da dessen Strasseninfrastruktur aus dem Strassenfonds finanziert wird. Auch diese Aufwendungen entsprechen klar der bundesrechtlichen Zweckbindung der LSVA-Mittel. Die Einnahmen aus der LSVA werden auch weiterhin für die Finanzierung der zuvor erwähnten vielfältigen Aufgaben benötigt. Würden dem Strassenfonds die LSVA-Gelder entzogen, hätte dies eine Einschränkung der aus dem Fonds finanzierten Aufgaben zur Folge. Für eine Finanzierung des Schienenverkehrs aus dem Strassenfonds sieht der Regierungsrat keine Veranlassung. Hierfür stehen im Verkehrsfonds genügend Mittel zur Verfügung.

Vorgaben, die LSVA-Gelder zu einem fixen Anteil für bestimmte Zwecke zu verwenden, wie dies im Postulat verlangt wird, erachtet der Regierungsrat nicht als zweckmässig. Sie würden allenfalls verhindern, dass die Mittel dort eingesetzt werden, wo sie am dringendsten benötigt werden. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat, gestützt auf den Bericht, als erledigt abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 178/2005 ist abgeschrieben.

22. Ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2008 zur Motion KR-Nr. 266/2004 und gleichlautender Antrag der WAK vom 3. März 2009 [4525](#)

Regula Götsch (SP, Kloten), Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Mit der im Juni 2005 an den Regierungsrat überwiesenen Motion wird dieser dazu aufgefordert, die gesetzliche Grundlage für eine ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit für den Kanton Zürich auszuarbeiten und dem Kantonsrat vorzulegen. Da-rin besonderes Gewicht sollen die Bereiche Festigung der Standortattraktivität, Arbeitsmarkt – insbesondere auch für jugendliche Arbeitnehmende – Steuerpolitik und Wirtschaftsförderung haben.

Die Motionäre – alle haben inzwischen diesen Rat verlassen – bemängeln, dass immer durch einzelne Massnahmen versucht werde, die Standortattraktivität des Kantons Zürich zu verbessern, dass aber eine umfassende und ganzheitliche Wirtschafts- und Arbeitspolitik fehle. Andere Kantone und auch ausländische Staaten seien diesbezüglich weiter. Sie, die Motionäre, halten ein ganzheitliches und vernetztes Handeln für unabdingbar.

Dem widerspricht die Regierung in ihrem Bericht keineswegs, stellt aber in Abrede, dass dafür der Gesetzgeber tätig werden muss. Die Rechtsgrundlagen seien zwar auf verschiedene Erlasse verteilt, aber grundsätzlich vorhanden. Seit der Überweisung der Motion sind zahlreiche weitere Erlasse und Normen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe erlassen respektive revidiert worden, die den Standort Zürich insgesamt in all seinen Facetten fördern. Artikel 107 der Kantonsverfassung verpflichtet Kantone und Gemeinden darüber hinaus, günstige Rahmenbedingungen für eine vielseitige, wettbewerbsfähige, soziale und freiheitliche Wirtschaft zu schaffen. Die Hauptabsicht der Motion besteht darin, dass der Regierungsrat über die vielen einzelnen gesetzlichen Bestimmungen eine Gesamtschau vornimmt. Die verlangte gesetzliche Regelung ist nach Meinung des Regierungsrates daher dort festzuhalten, wo auch seine weiteren Aufgaben geregelt sind, nämlich im Gesetz über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung, OGRR, mit einem neuen Paragrafen 4a, der lauten würde: «Der Regierungsrat legt eine ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit fest und prüft deren Wirkung.»

Mit dieser Bestimmung wird zum einen eine ausdrückliche Gesetzesgrundlage geschaffen und zum andern wird der Regierungsrat beauftragt, die Wirkung zu überprüfen. Der Regierungsrat führt aus, dass er sich mit der Verordnung zum OGRR dazu verpflichtet hat, zur Vorbereitung der Legislaturziele eine Lagebeurteilung vorzunehmen, welche die wirtschaftlichen Entwicklungen nach Stärken und Schwächen beziehungsweise Chancen und Risiken untersucht. Das Monitoring wichtiger Indikatoren der Standortqualität fliesst ebenfalls in diese Lagebeurteilung ein. Ausserdem beobachten die Direktionen die Entwicklungen in ihrem Bereich und beantragen entsprechende Massnahmen im Rahmen der Legislaturziele und anderer Planungen. Alle Planungen werden mit der Legislaturplanung koordiniert. Damit ist eine ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit gewährleistet. Deshalb beantragt der Regierungsrat, die vorgeschlagene Änderung des OGRR abzulehnen.

Die Vorlage wurde am 25. November 2008 und am 3. März 2009 in der Kommission diskutiert und führte zu keinen ausserordentlichen Diskussionen. Die WAK stimmt dem regierungsrätlichen Antrag mit grosser Mehrheit zu.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Bedingt durch die Globalisierung und die damit einhergehende stetige Vernetzung, sind die Herausforderungen, mit denen der Kanton Zürich umgehen muss, grösser geworden. Arbeitslosigkeit, insbesondere die Jugendarbeitslosigkeit, schwächelnde Innovationskraft, starke Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftszweigen sind nur einige der Probleme. Diese verlangen ganzheitliche Lösungen und ein vernetztes Handeln. Bisher hat der Regierungsrat nur nach Teillösungen gesucht, siehe Finanzmarktkrise. Aus diesem Grund halten wir die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit als essenziell, um departementübergreifend nach Lösungen zu suchen. In der heutigen Zeit, im Hinblick auf die Konsequenzen der Finanzmarktkrise, ist dies wichtiger denn je. Denn sie wird auch auf dem Arbeitsmarkt Spuren hinterlassen. Aber auch im Interesse einer ausgewogenen Migrationspolitik ist es unumgänglich, dass der Regierungsrat sich mit den entsprechenden Problemen frühzeitig auseinandersetzt. Die Diskussion über eine mögliche Kontingentierung der Zuwanderung, in welche die Kantone ja auch miteinbezogen wurden, zeigen, dass auch der Kanton Zürich sich tiefgreifend und frühzeitig mit dieser Problematik auseinandersetzen muss. Er muss rechtzeitig die Be-

dürfnisse kennen und entsprechende Massnahmen einleiten. Eine ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit ist hierzu notwendig. Deshalb stehen wir weiterhin hinter der Motion, auch wenn wir uns bewusst sind, dass wir keine Mehrheit hierzu finden.

Katharina Weibel (FDP, Seuzach): Seit September 2004, seit der Einreichung der Motion, hat sich auf Gesetzesebene im Kanton Zürich einiges getan. Die neue Verfassung ist in Kraft gesetzt, der Kantonsrat kann über den KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) grösseren Einfluss auf die mittelfristige Planung nehmen. Wir können die Geschäftstätigkeit der Regierung mit dem Lagebericht, zusammen mit der Staatsrechnung, besser nachvollziehen, mit IPSAS (*International Public Sector Accounting Standards*) haben wir buchhalterisch einen transparenteren Überblick und verschiedene Berichte zur Standortförderung liegen vor; es gäbe noch einiges aufzuzählen. Doch diese Aufzählung zeigt, dass unsere Gesetze laufend an die aktuellen Aufgabenstellungen angepasst werden. Wir befinden uns also nicht auf der grünen Wiese, wo ein Staat neu «designt» werden muss, wo alles neu erfunden werden kann, nein, der filigrane Kanton Zürich ist so aufgebaut, dass er sich ins nationale und ins internationale Gefüge, in die Gesetzgebungen einbinden muss. Dieses Korsett wird dank unserer Mithilfe laufend enger.

Die Forderungen der FDP gehen in die Richtung, nämlich: Standortförderung und Standortmarketing ernst nehmen, Optimierung der Arbeitsprozesse, Doppelspurigkeiten beseitigen und Strukturen anpassen, Stärkung von Innovation und Technologietransfer, Verwirklichung des interkantonalen Lastenausgleichs. Das ist uns wichtig. Wir stellen also all diese Forderungen für einen konkurrenzfähigen Kanton Zürich und streben nicht das Unmögliche an.

Wir werden die Motion abschreiben. Danke.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ohne Spezialisierung und Arbeitsteilung gäbe es keine Zivilisation, die gesamten Entwicklungen der letzten Jahrtausende wären nicht möglich gewesen. Dies ist auch der Grund, weshalb die Verwaltung in Direktionen, Ämter, Abteilungen, Sektionen und Fachstellen aufgeteilt ist. Und überall sitzen Spezialisten und Fachleute für ihre Fragen. Gleichzeitig tendieren wir Menschen dazu, die Welt in Ursache-Wirkung-Beziehungen einzuteilen. Dieses Prinzip erfahren wir früh, und es hilft uns dabei, unsere

Umwelt zu erklären, zu verstehen und zu beeinflussen. Und trotzdem machen wir immer wieder die Erfahrung, dass es nicht ausreicht. Eine Massnahme entfaltet nicht die gewünschte Wirkung, Vorhersagen und Prognosen treten nicht ein. Oder eine Massnahme zeigt unerwünschte Nebenwirkungen. Unsere heutige Umwelt erfordert mehr als nur Ursache-Wirkung-Beziehungen. Sie verlangt die Beherrschung eines komplexen Systems, das Verständnis für Kybernetik, nicht Ursache-Wirkung, sondern Ursache-Wirkungs-Gefüge mit all seinen verstärkenden und abschwächenden Feedbackloops.

Und genau da setzt das Postulat an. Es verlangt für den Bereich Wirtschaft und Arbeit eine ganzheitliche Politik, aber eigentlich gilt diese Forderung für alle Politikbereiche. Die Spezialisten und Fachleute sollen nicht mehr länger das Beste für ihre Spezialisierung, ihren Fachbereich wollen, sondern über den Tellerrand hinausschauen und ihren Beitrag zum Besten für die Gesamtheit leisten. Ich glaube nicht, dass die meisten das grundsätzlich nicht wollen, aber trotzdem scheitern sie immer wieder dabei. Warum? Heute ist die Organisation für die Lösung komplexer Probleme nicht geeignet. Aber eine ideale Organisation gibt es nicht, denn jedes Problem erfordert eine andere Struktur. Und unterschiedliche Interessen verhindern in der Regel eine ganzheitliche Lösung. Individuelle Interessen stehen meist im Gegensatz zum Gesamtinteresse. Und kurzfristige Interessen widersprechen häufig den langfristigen Interessen. Selbst wenn wir das Wirkungsgefüge perfekt verstünden – und das tun wir nicht –, würde sich darum kaum die ideale Lösung durchsetzen. Strukturhaltung und Verteidigung von Privilegien sind meist stärker. Das Festhalten an Vergangenen ist dominierender als der Wunsch nach Veränderungen. Risiken gewichten wir stärker als Chancen. Daran ändert auch ein neuer Gesetzestext nichts.

Die Diskussion über die Ziele und Massnahmen im Rahmen der Legislaturplanung ist ein pragmatischer Ansatz, der Forderung nach einer ganzheitlichen Politik, welche bereits in der kantonalen Verfassung verankert ist, nachzukommen. Das Resultat wird uns kaum immer befriedigen und wir werden uns weiterhin nach einer ganzheitlichen Politik sehnen. Aber etwas Besseres werden wir wegen eines neuen Artikels nicht bekommen.

Daher lehnen wir Grünliberalen die entsprechende Gesetzesänderung ab.

Werner Bosshard (SVP, Rümlang): In Erfüllung der am 27. Juni 2005 überwiesenen Motion schlägt die Regierung eine Ergänzung des Organisationsgesetzes des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung vor und beantragt deren Ablehnung. In der Weisung vom 25. Juni 2008 zur Vorlage [4525](#) legt die Regierung für mich schlüssig dar, wo sie Handlungsfreiheit hat und wie sie diese nutzt. Dem ist eigentlich nichts beizufügen. Eine Aussage aus dem Bericht hören wir doch alle besonders gern, sie lautet: «Der Kanton Zürich ist ein attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum.» Darum sind wir auch jeden Montag hier und werkeln daran, dass das immer besser wird. Aber wir müssen uns vielleicht auch fragen, ob wir da nicht zu viel tun. Jetzt haben wir heute Nachmittag schon viel gehört: Stau wird beklagt, Lärm wird beklagt und so weiter. Wenn man einen Blick in die Zuwanderungsstatistik wirft, dann sieht man, dass die Zuwanderung in den Kanton Zürich ungebremst ist. Und es ist doch ganz einfach: 10 Prozent mehr Einwohner, 10 Prozent mehr Verkehr, 10 Prozent mehr Lärm, 20 bis 30 Prozent mehr Stau und so weiter. Vielleicht sind wir sogar zu attraktiv.

Die SVP-Fraktion stimmt der Vorlage [4525](#) zu und lehnt somit die Gesetzesänderung, wie beantragt, ab. Sie muss dazu nicht einmal ihre Meinung ändern wie die SP und die Grünen.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Wir haben unsere Meinung nicht grundlegend geändert. Wir finden, «ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit» tönt noch immer sehr gut. Leider ist diese Motion nun aber – man kann sagen – ein Nullsummenspiel geblieben. Es wird nichts bewirken, ob wir diese Ergänzung nun annehmen oder nicht. Wir werden sie darum ablehnen.

Wir müssen leider feststellen, dass die Forderungen und auch die Ergänzungen, so wie sie hier aufgeführt sind, leer sind und in diesem Sinn auch nichts bringen. Wir wollen diesen zusätzlichen Paragraphen 4a nicht aufnehmen. Es würde dann eine sogenannte rechtliche Grundlage geschaffen und der Regierungsrat müsste einen Bericht dazu schreiben. Nun, diesen Bericht schreibt er schon. Er muss ja jetzt regelmässig den Standortbericht veröffentlichen. Statt wenig aussagende Gesetzestexte verlangen wir von der Regierung, dass sie ihre jetzt schon gesetzlichen Vorgaben gut erfüllt. Die Regierung muss zum Beispiel mit rigorosen Kontrollen gegen Lohndumping, Schwarzarbeit und Missachtung des Arbeitsgesetzes vorgehen. Die konsequente Ein-

haltung der flankierenden Massnahmen und die effizienten Kontrollen von Arbeitsgesetz und Sicherheitsvorgaben bringen den Arbeitnehmenden und eben auch dem Wirtschaftsstandort Zürich viel mehr als gut klingende, aber zahnlose Gesetzestexte. Langfristig kann nämlich nur eine menschenwürdige und nachhaltige Wirtschaft Bestand haben für unseren Kanton.

Die Regierung hat jetzt schon diverse Möglichkeiten, ihren Anteil an eine menschenwürdige Arbeits- und Wirtschaftswelt zu leisten. Mit ihrer Kontrollpolitik, aber vor allem auch mit ihrer Vergabe- und Beschaffungspolitik hat sie es jetzt schon in der Hand, faire, saubere und menschenwürdige Wirtschaft zu fordern und zu fördern. Das ist der einzig richtige Weg hin zu einer ganzheitlichen, nachhaltigen und menschenfreundlichen Wirtschaftspolitik. Darum lehnen wir diese Motion so, wie sie vorliegt, ab und fordern die Regierung auf, ihre jetzigen Möglichkeiten dafür endlich und richtig gut auszuschöpfen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Nach Meinung der EVP wird die Wirtschaft heute in der Politik genügend beachtet. Die Arbeit mit den Legislaturzielen ist zudem zielführender, als einen toten Satz in ein Gesetz zu schreiben. Die EVP lehnt die Vorlage ab.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Wir Grünen sind mit der WAK einer Meinung, dass wir die Motion ablehnen und die beantragte Änderung nicht ins OGRR aufnehmen sollen. Wir haben ursprünglich diese Motion unterstützt, weil wir die Zielsetzung im Grundsatz für richtig halten, mussten aber feststellen, dass eine Ausgestaltung, wie sich die Motionäre das ursprünglich vorgestellt hatten und weshalb wir das auch unterstützt haben, durch den Regierungsrat des Kantons Zürich nicht zu erwarten ist. Damit ist die Geschichte gewissermassen erledigt.

Nur darf es bei einer Politik für Wirtschaft und Arbeit in der heutigen Zeit natürlich nicht ein «More of the same» sein. Wir stehen – dies einfach zur Erinnerung und als Richtschnur für künftige Massnahmen – mitten in einer Wirtschaftskrise, die uns noch einige Zeit beschäftigen wird. Der Wirtschaftsraum Zürich braucht dringend neue Impulse, muss tiefgreifend und rasch umgebaut werden. Der weltwirtschaftliche Wandel und die Notwendigkeit einer Neuausrichtung werden besonders evident, wenn wir die jetzige Krise nicht bloss als Finanzmarktkrise mit Übergreifen in die Realwirtschaft begreifen, sondern

eben als die Multikrise, die sie tatsächlich ist. Es ist auch eine Klima-, es ist auch eine Ressourcen- – und so weiter – Krise. Das scheint jetzt vielleicht ein bisschen weit weg. Aber glauben Sie mir, die Folgen werden auch für den Wirtschaftsstandort Zürich, für den Wirtschaftsraum Zürich schneller spürbar werden, als uns allen lieb sein kann. Und eine Wirtschafts-, Wirtschaftsförderungs-, Wirtschaftsstandortpolitik des Kantons Zürich, eine Politik auch für Arbeitsplätze, die langfristig sicher sind, sollte sich an solchen Punkten als Richtschnur orientieren. Wir wünschen uns, dass das auch in die künftigen Legislaturziele, in welche der Regierung ja gemäss eigenen Angaben heute die ganzheitliche Politik für Wirtschaft und Arbeit einarbeitet, dass dies also in den künftigen Legislaturzielen Niederschlag findet und dass es auch in einem künftigen Standortbericht mehr Gewicht erhalten kann, als es im aktuellen der Fall ist. Und insbesondere wünschen wir uns auch, dass von diesen vielen Massnahmen, die im Standortbericht aufgeführt sind, die eine oder andere auch realisiert wird.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Regierungsrat schlägt Ihnen eine auf den ersten Blick etwas besondere Behandlung dieses Geschäftes vor, die sich aber bei näherem Hinsehen auch als zweckmässig zeigt, vor allem deshalb, weil, wie die heutige Debatte übrigens anschaulich darstellt, sich jeder und jede unter einer ganzheitlichen Politik für Wirtschaft und Arbeit etwas anderes vorstellt. Es war etwas schwierig für den Regierungsrat, hier etwas Einheitliches aus Ihren Wünschen bei der Überweisung der Motion herauszulesen. Das Anliegen der Motionäre ist ja grundsätzlich unbestritten, auch im Regierungsrat, genau so wie im Kantonsrat auch. Wir alle wollen optimale Bedingungen für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Aber die Umsetzung kann nicht in einem einzelnen Erlasse erfolgen. Es müsste schon sehr viel konkreter beschrieben werden, was nun gemeint ist – es sei denn, man bliebe auf der grundsätzlichen Ebene, wie das beispielsweise mit dem Artikel 107 der neuen Kantonsverfassung der Fall ist. Und einen solchen grundsätzlichen Artikel hat der Regierungsrat dann auch vorgeschlagen, einfach deshalb, weil die Motion überwiesen worden ist.

Auch mit einem eigenen Standortförderungsgesetz wäre konkret nichts zum Vorteil von Zürich gewonnen. Wir haben es versucht und haben solche Vorschläge ausgearbeitet und sie dann aber auch gleich wieder in der Direktion selber verworfen. Vielmehr geht es darum, in allen, die Wirtschaft betreffenden Gesetzen konkrete Normen so zu

gestalten, dass sie einem attraktiven Wirtschaftsstandort dienlich sind. Das war aber mit dieser Motion nicht möglich, Ihnen vorzulegen.

Nun, im Standortbericht vom September 2008, der sich «In der Spitzengruppe» nennt, haben wir eine ganze Reihe solcher Schritte aufgeführt und konkret dargestellt, was damit gemeint ist. Mit der sogenannten KMU-Initiative beziehungsweise Ihrem Gegenvorschlag, dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen, sind wir schon ganz im Konkreten, beispielsweise mit dem neuen Instrument der Regulierungsfolgenabschätzung. Demnach wird jedes Gesetz auf den Prüfstand genommen, ob es dazu beiträgt, den administrativen Aufwand der Wirtschaft möglichst gering zu halten. Solche Erlasse unterstützen das Ziel, Zürich weiterhin in der Spitzengruppe der Wirtschaftsstandorte zu halten.

In unserem Bericht und Antrag haben wir unsere Auffassung ausführlich begründet. Die gesetzlichen Instrumente für einen attraktiven Wirtschaftsstandort sind gegeben und sie unterliegen dauernder Optimierung, wozu auf Gesetzgebungsebene auch Sie Ihren Beitrag leisten. Ich bedanke mich, wenn Sie die Motion abschreiben. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 129: 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die vom Regierungsrat in Erfüllung der Motion vorgelegte Änderung abzulehnen.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Die Motion 266/2004 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

23. Elektronik vor Beton (*Reduzierte Debatte*)

Bricht und Antrag des Regierungsrates vom 3. September 2008 zum Postulat KR-Nr. 112/2005 und gleichlautender Antrag der KEVU vom 23. Februar 2009 **4541**

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Es werden laut Volkswirtschaftsdirektion vor allem zwei Massnahmen gesehen, die den Verkehrsfluss bei zunehmendem Zuwachs des individuellen Strassenverkehrs verbessern können: Zum einen werde mit einem Verkehrsmanagement versucht, auf die steigende Verkehrsnachfrage zu reagieren. Kernelement ist das integrierte Verkehrsmanagement, IVM, das von der Regierung beschlossen wurde. Zum anderen sei dort, wo die Verkehrsnachfrage dauerhaft das strassenseitige Angebot übersteige, eben letztlich doch der Ausbau des Strassennetzes angezeigt.

Das IVM ist das Instrument, um den Verkehrsablauf auf den Strassen zu optimieren, insbesondere in den Agglomerationsräumen. Wichtigste Aufgabe des IVM ist es, die Verlustzeiten beim strassengebundenen ÖV zu eliminieren und so die Anschlusssicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig die Wartezeiten beim motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Mit dem IVM werden drei zentrale Punkte verfolgt:

Erstens: An neuralgischen Stellen auf den Hochleistungsstrassen kommen Verkehrsbeeinflussungsanlagen zum Einsatz. Hierbei handelt es sich unter anderem um Zuflussdosierungen und temporäre Standstreifenbenutzung. Für diese Massnahmen ist der Bund zuständig.

Zweitens: Auch auf dem untergeordneten Strassennetz wird ein modernes Verkehrsmanagement angestrebt, bezeichnet als Regionale Verkehrssteuerung, RVS. Ziel ist es, den Verkehr innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen und den Anschlüssen an Hochleistungsstrassen so zu synchronisieren, dass ein reibungsloser Verkehrsfluss in

und zwischen den Siedlungsräumen gewährleistet werden kann. Weiter soll der Durchgangsverkehr aus den Siedlungsräumen auf leistungsfähige Routen verlagert werden. Der spezifischen Leistungsfähigkeit des ÖV in den städtischen Regionen wird damit besondere Rechnung getragen. Im Glatttal sind bereits erste Pilotprojekte erfolgreich umgesetzt. Für die Bereiche Limmattal, Winterthur und das gesamte Glatttal sind dazu umfassende Konzepte entworfen worden. Die Regierung werde dem Kantonsrat bald eine entsprechende Vorlage liefern.

Drittens: Beim IVM spielt auch die gezielte Information der Verkehrsteilnehmenden über den Strassenverkehr eine Rolle.

Soweit die drei Punkte und die Theorie. Dass die Kommission Fragen und teilweise Vorbehalte zur Praxis des IVM hatte, ist selbstverständlich. Das Postulat selber aber forderte, im Zusammenhang mit der Richtplanung aufzuzeigen, wo und wie mit marktwirtschaftlichen und elektronischen Instrumenten teure Strassenbauten vermieden werden könnten. Diese Forderung erfüllt der Bericht.

Im Namen der KEVU stelle ich deshalb den Antrag, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es ist grundsätzlich ja schon richtig, wenn man versucht, Strassenausbauten zu verhindern, indem man mit schlaun Verkehrsleitsystemen Kapazitätsengpässe beeinflusst. Und es ist aus technischer Sicht auch faszinierend zu sehen, was alles möglich und in Vorbereitung ist. Und ich staune über die hohe Komplexität der erarbeiteten Lösungen.

Es ändert aber nichts an der Tatsache, dass sich die Mobilität mit ihrer Zunahme halt laufend wieder selber immobilisiert. Da braucht es wieder neue Strassen und wieder neue Elektronik und das Ganze läuft ad absurdum. Es gibt ja die Erkenntnis, dass für die Akzeptanz des Arbeitsweges nicht die Länge ausschlaggebend ist, sondern die Dauer. Und es ist klar, wenn man einfach pro Tag eineinhalb Stunden sich dafür Zeit nimmt, ob das jetzt einfach eineinhalb Stunden für drei Kilometer im Stau sind oder 17 Kilometer, letzten Endes kommt es aufs Gleiche hinaus.

Die Prioritäten müssen deshalb anders gesetzt werden. Sie müssen bei umweltfreundlichen Systemen mit hoher Kapazität liegen. Und das ist nun mal beim öffentlichen Verkehr. Und es ist einfach eine Illusion zu glauben, dass wir Raum, Umwelt und Steuersubstrat in diesem Aus-

mass sowohl in die Schiene wie auch in die Strasse stecken können. Mir ist Elektronik vor Beton sympathischer als ein exzessiver Strassenbau in Milliardenhöhe. Die Priorität muss aber richtigerweise lauten, dass die Zunahme der Mobilität im ÖV und im Fuss- und Veloverkehr stattfinden soll. Diesen Grundsatz haben wir bei der Revision des Verkehrsrichtplans vertreten und wir vertreten ihn auch heute noch.

Das Postulat können wir abschreiben. Der Bericht und die Ausführungen in der Kommission waren ausführlich und interessant. Nun sind wir also gespannt, wie wir den Kollaps mit diesen Mitteln etwas hinausschieben können.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Verkehrslenkende Massnahmen im Sinne von Elektronik statt Beton können Kapazitätsprobleme auf der Strasse lösen. Solche Massnahmen kosten zwar auch, aber massiv weniger als Neu- und Ausbauten von Strassen. Wenn mit solchen Massnahmen die Strasseninfrastruktur effizienter genutzt werden kann, ist das ein durchaus sinnvoller Ansatz. Aber auch Elektronik statt Beton versucht einfach, den Verkehr besser abzuwickeln, und trägt damit nichts zu einer Verkehrsreduktion, die ja wichtig wäre, bei. Die Lösung liegt also wohl doch weniger in Elektronik statt Beton als im öffentlichen Verkehr oder Langsamverkehr statt Elektronik, statt Beton. Mit Elektronik statt Beton kann auch die Busbevorzugung an bestimmten Orten effizient und einfach gelöst werden – ohne teure Strassenverbreiterungen und mit dem Nebeneffekt, dass der ÖV, dass der Bus spürbare und sichtbare Vorteile hat. Es gäbe auch noch die heute nicht spürbare, nicht sichtbare Variante Road-Pricing, also Geld und Elektronik statt Beton.

Wir haben das Postulat unterstützt und wir sind – wie der Erstpostulant und der Vorredner nach der interessanten Information der Kommission für Abschreibung.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Zu dieser fortgeschrittenen Stunde möchte ich nicht en detail über das Postulat sprechen. Das Postulat orientiert sich aber wirklich an einer Effizienzsteigerung und Effektivitätssteigerung der Strasse. Es fordert einerseits die elektronische Steuerung des Verkehrsflusses und andererseits die monetäre Steuerung. Es wurde sehr lange über die verschiedenen elektronischen Möglichkeiten gesprochen – alles neue Fremdwörter mit neuen drei Buchstaben,

die uns weiterhelfen sollten. Aber über die Problematik des Mobility-Pricing wird wieder sehr zaghaft, ja defensiv gesprochen. Anscheinend hat man sich da bereits ermüdet. Das ist aber nicht der Fall, da muss man auf diese Art und Weise am effizientesten arbeiten.

Meine zwei Vorredner, Robert Brunner und Benno Scherrer, haben sehr wohl gesagt, man müsse in dieser Richtung raumplanerische Vorkehrungen treffen, also kurze Wege zwischen Arbeit, Freizeit und Wohnen, andererseits müsse man die effizienteste Art und Weise des Verkehrs fördern: Das ist der öffentliche Verkehr. Das stimmt. Dieses Postulat zielt aber auf die effektive Nutzung des Strassenraums. Hier haben wir eine Antwort. Man kann sie gern haben, man kann sie nicht gern haben. Es ist auch unglaublich, wie man alles immer über technische Möglichkeiten, also sozusagen eine Maskulinisierung der Möglichkeiten spricht, und nicht über die Qualität. Wie wollen wir uns fortbewegen, in welchem Zeitraum und mit welcher Kultur? Gerade wenn ich über Kultur spreche, bin ich sehr, sehr erstaunt über die CVP, über Willy Germann, der eigentlich in den letzten zwei Jahren immer von seinem Schlagwort «Elektronik vor Beton» gesprochen hat, und über seine CVP-Kollegen, die eine KPB-Kommissionsmotion für einen Waidhaldetunnel – zwischen 350 und 400 Millionen Franken – unterzeichnen, aber keine Ahnung haben, was ihre Kollegen auf der andern Seite, sozusagen der Bank, sagen, und weitere Kapazitäten schaffen wollen. Diesen Widerspruch, liebe CVP, müssen Sie sofort ausräumen! Ich bitte Sie, Ihre Vertretung in der KEVU zu unterstützen und nicht noch mehr Strassenraum zu bauen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich nehme Stellung zum Postulat und nicht zum Waidhaldetunnel. Ich danke der Regierung für die Antwort, die wichtige Anliegen des Postulates aufgenommen hat, vorerst allerdings nicht ganz alle. Das ist dann eine Antwort, die ich vor allem Benno Scherrer schulde.

Im August 2001 erschien eine Broschüre zum Integrierten Verkehrsmanagement, eine Broschüre mit guten Vorschlägen und schönen Worten, denen aber kaum eine Umsetzung folgte. In den Strassenbauprogrammen fanden sich nur mickrige Beträge zugunsten der Telematik. Ein Grund dafür war ein Zuständigkeitsstreit zwischen dem Kanton und dem Bund. Der Bund versteifte sich auf die absolute Priorität der Hochleistungsstrassen, eine verhängnisvolle Strategie, die sich langsam aufweichen könnte, denn der gleiche Bund wollte im Rahmen

von Agglo-Programmen regionale Verkehrssteuerungen mitfinanzieren.

Im Kanton Zürich wären regionale Verkehrssteuerungen vor allem für Winterthur, das Glatttal und das Limmattal vordringlich. Ob diesbezüglich Gesuche nach Bern eingereicht wurden, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich befürchte eher, dass es nicht der Fall war. Wichtig ist, dass die Verkehrssteuerung weiträumig erfolgen sollte, also zum Beispiel Dosierung bereits vor dem Bareggunnel. Mein Kollege Josef Wiederkehr hat da «Elektronik vor Beton mit Kopf» erwähnt. Das wäre so etwas. Ein Integriertes Verkehrsmanagement umfasst Zuständigkeiten des Bundes, zum Beispiel bei den Nationalstrassen, Zuständigkeiten des Kantons bei den klassierten Strassen im Richtplan, Zuständigkeiten der Regionen bei planerischen Fragen und Zuständigkeiten der Gemeinden, zum Beispiel bei der Parkraumbewirtschaftung. Der Kanton aber sollte die Federführung haben.

Nun scheint es, als ob bald ein Rahmenkredit für regionale Verkehrssteuerungen, für IVM, folgen sollte. Das ist gut so. Ich hoffe, dass der Rahmenkredit zulasten des Strassenfonds gesprochen wird. Auf jeden Fall sollte der Kanton dabei zwei Prioritäten durchsetzen:

Erstens keine Verlustzeiten mehr für den strassengebundenen ÖV.

Und zweitens: In innerstädtischen Gebieten sollte die Diskriminierung des Langsamverkehrs bei Lichtsignalanlagen vermindert werden. Ich denke auch zum Beispiel an die Fussgängerströme, wo zum Beispiel Betagte tagtäglich mit zu kurzen Grünphasen diskriminiert werden.

Elektronik vor Beton heisst vorerst Optimierung der Verkehrsflüsse durch Information; Information zum Beispiel über Staus, auch über Luftbelastungen, über Hinweise zur nächsten Park-and-Ride-Anlage und so weiter. Elektronik vor Beton, also IVM, heisst auch Optimierung zum Beispiel durch Standspurbewirtschaftung, verbunden mit einer Temporeduktion. Da könnten wir Strassenbauten vermeiden. Es kommt billiger und wäre schneller. Zum Beispiel die Umfahrung Winterthur könnte da schnell eine Kapazitätserweiterung erfahren.

Machen wir uns aber keine Illusionen! Telematik, die Elektronik vor Beton tut auch weh. Innerstädtische Netze dürfen nicht überlastet werden, wenn Busse ohne Verlustzeiten fahren sollten. Es geht also nicht ohne Pförtner oder – wie es eleganter heisst – um Zuflussdosierung. Und es geht nicht ohne Temporeduktionen, wenn Staus vermieden werden sollen. Und dazu zwei Beispiele – und jetzt zu Benno Scherrer: Elektronik vor Beton allein ist auch kein Wundermittel, um

alle Verkehrsprobleme zu lösen, vor allem um wirkungsvolle Verkehrsvermeidung zu betreiben. Das war Bestandteil des Postulates. Benno Scherrer hat vor etwa anderthalb Stunden den Begriff «Verkehrssenkung» neben «Verkehrslenkung» formuliert, ein treffender Ausdruck. Ich möchte beides. Und dazu braucht es marktwirtschaftliche Mittel. Und dazu braucht es auch eine bessere Raumplanung, das ist unbestritten. Man darf nicht das eine gegen das andere ausspielen.

Der Vorstoss machte auch einige Vorschläge zur Vernetzung von technischen und marktwirtschaftlichen Massnahmen. So könnten die Spitzen gebrochen werden durch ein gewerbefreundliches Road-Pricing, das in der Spitzenstunde teurer wäre und dank einer günstigen elektronischen Vignette den Gewerbeverkehr, ähnlich wie die Busse, möglichst ohne Verlustzeiten bevorzugen würde. Aber bei solchen Massnahmen ist der Bund gefragt. Und dort wird gebremst. Die Lücken in der Postulatsantwort sind also nicht das Verschulden des Kantons, sondern jenes des Bundes.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Das Postulat «Elektronik vor Beton» tönt gut, aber die wenigsten Leute können mit diesem Titel etwas anfangen. Der Titel, unter dem man sich etwas vorstellen kann, sollte nämlich heissen: «Betriebsoptimierung von strassengebundenem Verkehr mittels Elektronik». Kernelement dabei ist das Integrierte Verkehrsmanagement, das mit Regierungsratsbeschluss 1092/2001 und [49/2004](#) schon vom Regierungsrat beschlossen wurde. Zum andern ist in Bereichen, in denen die Verkehrsnachfrage dauerhaft oder wiederkehrend das strassenseitige Angebot übersteigt, ein Ausbau des Strassennetzes unerlässlich. Ich denke da zum Beispiel an den Gubristtunnel oder die Oberlandautobahn, wo man mit Elektronik nichts mehr anfangen kann, wo nur noch Beton etwas nützt, um es in den Worten der Postulanten auszudeutschen.

Mit dem Integrierten Verkehrsmanagement werden drei zentrale Schwerpunkte verfolgt. Diese wurden bereits von Ruedi Menzi und von Willy Germann genau erläutert. Der Regierungsrat hat in seinem guten Bericht vom 3. September 2008 die Themenbereiche sehr gut beschrieben und auch aufgezeigt, dass noch nicht alle Probleme gelöst sind. Die verantwortlichen Stellen sind aber laufend daran, Elektronik vor Beton umzusetzen.

Darum wird die FDP-Fraktion dieses Postulat einstimmig als erledigt abschreiben.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Wir danken der Regierung für den Bericht. Sie setzt auf ein Integriertes Verkehrsmanagement, und darin hat es brauchbare Vorschläge. Trotzdem ist zu sagen, dass wir bis heute im Kanton Zürich noch längst nicht alle effizienten Möglichkeiten genutzt haben. Bis jetzt richtet sich alles nach der Verflüssigung des Verkehrs und der Verkürzung von möglichen Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr. Die Regierung schreibt in ihrem Bericht richtigerweise, dass auch Mittel zur Verkehrsvermeidung und auch monetäre Systeme einzusetzen sind. Das ist absolut richtig, zumal Zürich für solche Massnahmen prädestiniert ist, wie im Bericht zur Anfrage [25/2009](#) zu lesen ist. Anstatt auf die Vorgaben des Bundes zu warten, sollten wir in Zürich ein Road-Pricing probeweise einführen, Erfahrungen sammeln und diese dann für die definitive Regelung einfließen lassen. Das ist ein anderes Thema und steht bereits auf der Traktandenliste.

Daher wird auch die EVP-Fraktion dieses Postulat als erledigt abschreiben. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Die SVP hat sich bereits erfolglos gegen die Überweisung dieses Postulates gewehrt. Jetzt diskutieren wir also Bericht und Antrag des Regierungsrates. Die gewünschte Stossrichtung, Vermeidung von teuren Strassenbauten, ist auch ein grünes Mäntelchen der CVP und wird entsprechend verkauft. Nun folgt eine Debatte für die Galerie zu fortgeschrittener Stunde. Fakt ist: Auftrag und Projekt sind seit 1998 mit dem Integrierten Verkehrsmanagement, IVM, fester Bestandteil der Zürcher Verkehrspolitik. Auch im uns bekannten Gesamtverkehrskonzept sollen kurz- und mittelfristig mit klugem Verkehrsmanagement die begrenzten Strassen- und Schienenkapazitäten besser, sprich intelligenter genutzt werden. Eine Vermeidung von Infrastrukturausbauten, sei es auf Schiene oder Strasse, kann nicht unser Ziel sein. Eine optimale Nutzung der vorhandenen und neu zu erstellenden Kapazitäten, um den Verkehr flüssig, sicher und schadstoffarm zu führen, soll Ziel des Integrierten Verkehrsmanagements sein. Die nutzbaren Flächen für Strassen, Eisenbahnstrecken und Warenumschlagsplätze sind beschränkt. Daneben verursachen Staus erhebliche volkswirtschaftliche Schäden, die mit intelligenten Infrastrukturen reduziert werden können. Hier kommt das Verkehrsmanagement gemäss Gesamtverkehrskonzept zum Zuge.

Aus Sicht der SVP bilden folgende Punkte das Rückgrat des IVM:

Erstens: bestehende Verkehrswege optimal nutzen.

Zweitens: Mobilität verbessern.

Drittens: Umweltfreundlicher, leiser und sicherer Verkehr.

Viertens: Gezielter Ausbau des Verkehrsnetzes.

Die Nutzung von neuen intelligenten Mitteln soll der Verflüssigung des Verkehrs auf Schiene und Strasse dienen und in keinem Fall zur Beschränkung oder zur Behinderung, wie in der Stadt Zürich, missbraucht werden. Moderne Verkehrs- und Transportsysteme müssen sich an den steigenden Bedürfnissen der Menschen und Märkte orientieren, nicht zur Vermeidung von Infrastrukturbauten Hand bieten. Dabei soll mit einem fortschrittlichen Verkehrsmanagement auch der öffentliche Personen- und Güterverkehr attraktiver und effizienter gestaltet werden. Das Postulat kann also als erledigt abgeschrieben werden. Die Projektarbeiten sind weit fortgeschritten, Verkehrsleitzentralen in Betrieb und eine entsprechende interkantonale Zusammenarbeit betreffend Ausbau einer gemeinsamen regionalen Verkehrszentrale ist in Arbeit. Somit sind Postulat und Bericht erledigt. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Persönliche Erklärung von Josef Wiederkehr, Dietikon, zu Traktandum 23

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Liebe Sabine Ziegler, ich spiele nicht gern Deinen Lehrer, aber einen Punkt möchte ich doch klarstellen: Das Postulat von Willy Germann heisst «Elektronik vor Beton» und es heisst nicht «Elektronik und kein Beton», sprich «keine Tunnel».

Zur KPB-Motion Waidhaldetunnel kann ich nur sagen: Hier geht es einzig und allein um die Umsetzung des Verkehrsrichtplans, eine Grundlage, die sowohl für KPB als auch KEVU gilt. Ich sehe nicht, wo wir da eine Differenzbereinigung durchführen müssten.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Um der Überlastung der Verkehrsinfrastrukturanlagen Abhilfe zu schaffen, verfolgt das Amt für Verkehr insbesondere zwei Stossrichtungen: Zum einen wird mit Verkehrsmanagement-Massnahmen versucht, auf die steigende Verkehrsnachfrage zu reagieren. Kernelement ist dabei das Integrierte Verkehrsmanagement, IVM. Und zum andern ist in Bereichen, in denen die Verkehrsnachfrage dauerhaft oder wiederkehrend das strassenseitige Angebot

übersteigt, ein Ausbau des Strassennetzes unerlässlich. Das IVM ist das tragende Instrument, um den Verkehrsablauf auf dem Strassennetz des Kantons und insbesondere im Bereich der Agglomerationsräume zu optimieren. Dies entspricht auch dem strategischen Ziel des KEF, Betriebsoptimierung des strassengebundenen Verkehrs. Und dabei, meine ich, geht es beim strassengebundenen Verkehr im IVM keineswegs nur um den Individualverkehr, wie das ab und zu unterstellt wird, sondern ganz besonders und wesentlich um eine Steigerung der Attraktivität und der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs, der auf Strassen angewiesen ist, beispielsweise Bus. Wichtigste Aufgabe im Rahmen des IVM ist es, die Verlustzeiten im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu eliminieren und damit die Anschlusssicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig auch die Wartezeiten im motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Mit dem IVM werden drei zentrale Schwerpunkte verfolgt:

Erstens: An neuralgischen Stellen auf den Hochleistungsstrassen kommen Verkehrsbeeinflussungsanlagen zum Einsatz. Hierbei handelt es sich unter anderem um Zuflussdosierungen und temporäre Standstreifenbenutzung. Für diese Massnahmen auf Nationalstrassen ist der Bund zuständig.

Zweitens: Auch auf dem untergeordneten Strassennetz wird ein modernes Verkehrsmanagement angestrebt, bezeichnet als regionale Verkehrssteuerung. Die Systeme arbeiten so variabel, man könnte auch sagen intelligent oder mit Kopf, dass zum Beispiel der ÖV genau dann bevorzugt abgewickelt wird, wenn er nach Lage im Fahrplan auch wirklich verspätet ist. Im Glatttal sind bereits erste Pilotprojekte erfolgreich umgesetzt. Für die Bereiche Limmattal, Winterthur und Glatttal sind dazu umfassende RVS-Konzepte entworfen worden. Der Regierungsrat wird voraussichtlich schon bald über eine Rahmenkreditvorlage an den Kantonsrat entscheiden.

Neben den Bewirtschaftungsinstrumenten kommen drittens im Rahmen des IVM zur Verkehrslenkung auch Mittel wie gezielte Information der Verkehrsteilnehmer über den Strassenverkehr zum Einsatz.

Infrastrukturausbauten sind in unserem dicht besiedelten Gebiet und angesichts knapper Finanzen nur noch punktuell möglich. Die Verkehrsnachfrage kann daher heute nach Auffassung des Regierungsrates gar nicht mehr ohne elektronische Instrumente bewältigt werden. Der Regierungsrat erachtet die Forderung des Postulates mit diesen bereits ergriffenen beziehungsweise geplanten Massnahmen als erfüllt

und beantragt dem Kantonsrat, das Postulat als erledigt abzuschreiben.
Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die KEVU schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat [112/2005](#) ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Rahmenkredit Bildungsgutscheine für Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger: 100 Millionen für die Höhere Berufsbildung im Kanton Zürich**
Motion *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Gesetz über die Standortförderung des Kantons Zürich**
Motion *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Zuständigkeit Hauptverkehrsstrassen**
Dringliches Postulat *Hans Frei (SVP, Regensdorf)*
- **Kostenlose (bzw. kostengünstige) Standortbestimmung für Zürcher Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Arbeitsmarkt-Check-up)**
Postulat *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Coaching für Erwerbslose mit längerer Berufserfahrung**
Postulat *Benedikt Gschwind (SP, Zürich)*
- **Erhöhung der Mindest- und Teilpensen für Lehrpersonen der Volksschule/Lektionsverpflichtung für Fachlehrpersonen**
Parlamentarische Initiative *Samuel Ramseyer (SVP, Niederglatt)*
- **Wiederaufbau des Kippbrunnens**
Anfrage *Martin Geilinger (Grüne, Winterthur)*
- **Strategie der Greater Zurich Area**
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*

Rückzug

- **Jetzt ist die breite Bevölkerung am Zuge, Steuerliche Entlastung für Familien sowie tiefe und mittlere Einkommen im Kanton Zürich**
Motion *Raphael Golta (SP, Zürich)*, KR-Nr. [238/2008](#)

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, den 25. Mai 2009

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 8. Juni 2009.