



53. Sitzung, Montag, 30. Mai 2016, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Rolf Steiner (SP, Dietikon)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 3407
- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 3407
- Gemeinsame Behandlung von Geschäften Seite 3408
- Nachruf..... Seite 3408

2. Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 15. September 2015 zum Postulat KR-Nr. 273/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5227 Seite 3409

3. Tunnelstrategie

Antrag des Regierungsrates vom 24. Juni 2015 zum Postulat KR-Nr. 206/2011 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5210..... Seite 3420

4. Arbeitslosigkeit und Krankheit: Bessere Vermittlungsfähigkeit dank Zusammenspiel der Institutionen

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juni 2015 zum Postulat KR-Nr. 72/2011 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 2. Februar 2016

Vorlage 5208..... Seite 3429

5. CO₂-Teil-Kompensation bei allen Flügen ab Zürich

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) und Denise Wahlen (GLP, Zürich) vom 16. Juni 2014
 KR-Nr. 137/2014, RRB-Nr. 873/20.8.2014 (Stellungnahme) Seite 3436

6. Generell 80 km/h auf allen Autobahnen rund um Zürich

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich) vom 18. August 2014 KR-Nr. 182/2014, RRB-Nr. 1170/5.11.2014 (Stellungnahme) Seite 3447

7. Velo-Schnellstrassen-Offensive

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich), Michael Zeuglin (GLP, Winterthur) und Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) vom 29. September 2014
 KR-Nr. 252/2014, RRB-Nr. 1277/3.12.2014 (Stellungnahme) Seite 3460

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der EDU zu Ausschreitungen anlässlich des Abstiegs des FC Zürich Seite 3435
 - Fraktionserklärung der Grünen zum Engagement der EKZ bei der Repower AG Seite 3435
 - Fraktionserklärung der SP zum Einstieg der EKZ bei Repower Seite 3436
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 3474
- Rückzug Seite 3475

Geschäftsordnung

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

Sie sehen, dass zwei der vier Monitore seltsame Meldungen anzeigen. Wir sind daran, dem Problem auf die Spur zu kommen, und bitten Sie

um Verständnis. Im Moment gelten die beiden Bildschirme, die ich gut sehe (*Heiterkeit*).

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 77/2016, Cannabis Versuchsprojekt in der Stadt Zürich
Hans Egli (EDU, Steinmaur)
- KR-Nr. 78/2016, LUPO 2016
Robert Brunner (Grüne, Steinmaur)
- KR-Nr. 80/2016, Erstellung direktozialer Büroräumlichkeiten bei der Justizdirektion
Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen)
- KR-Nr. 81/2016, Gemeindefusionen, Finanzierung Sonderlasten
Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil)
- KR-Nr. 83/2016, Aufsichts- und Bewilligungspraxis der Gesundheitsdirektion
Ruth Frei (SVP, Wald)
- KR-Nr. 84/2016, See-Spital Horgen
Ruth Frei (SVP, Wald)
- KR-Nr. 90/2016, «Menschen retten» – eine Kernaufgabe der Feuerwehr!
Markus Schaaf (EVP, Zell)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Abrechnung des Objektkredits 2012–2015 für die Beiträge an die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5267

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Bewilligung eines Objektkredites für die Erstellung des Radstreifens entlang der 770 Weststrasse, Wetzikon, vom Knoten Medikon bis zum Kreisel Usterstrasse**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 5269

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Internationales Hochschulzentrum für Finanz- und Bankwissenschaften mit Standort Zürich**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 274/2012, Vorlage 5273

Gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsident Rolf Steiner: Zudem beantragt Ihnen die Geschäftsleitung die gemeinsame Behandlung von zwei Geschäften, nämlich den Bericht der GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) über die Beschaffung und den Einsatz von Government Software im Kanton Zürich (*KR-Nr. 166/2016*) – er ist noch nicht auf der Traktandenliste – und das heutige Geschäft 35, die Interpellation von Markus Bischoff und Beat Bloch zum Thema «Staatstrojaner» (*KR-Nr. 199/2015*). Auch hier sind Sie einverstanden.

Nachruf

Ratspräsident Rolf Steiner: Gestern vor einer Woche ist der ehemalige Leiter der Parlamentsdienste, Doktor Bruno Rickenbacher, im Alter von 71 Jahren verstorben. Bruno Rickenbacher hatte seine Stelle am 3. Januar 1998 angetreten. Erst zwei Jahre zuvor waren die Parlamentsdienste als eigenständige Organisation aus der Staatskanzlei herausgelöst worden. Somit war er der erste, vom damaligen Kantonsratspräsidium gewählte Leiter der Parlamentsdienste in der heutigen Form. Er blieb dies bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2010.

Mit der Parlamentsreform auf die Legislatur 1999 bis 2003 hin war die vordringlichste Aufgabe für den neuen Leiter der Parlamentsdienste umrissen: Er musste diese Parlamentsdienste auf die heutige neue Struktur der Ständigen Kommissionen ausrichten. Es gelang ihm rasch ein kompetentes Team zusammenzustellen und aus diesem Team sind einige bis heute den Parlamentsdiensten treu geblieben.

Der gebürtige Schwyzer, vormaliger Generalsekretär des Volkswirtschaftsdepartements Sankt Gallen, promovierter HSG-Ökonom (*Universität Sankt Gallen*) und Oberst in der Schweizer Armee hatte eine besondere Affinität zum Redenschreiben, wovon viele meiner Amtsvorgängerinnen und -vorgänger profitieren durften. Er war ein loyaler und umsichtiger Sekretär der Geschäftsleitung und verstand es, in den zwölf Jahren seines Wirkens jedes Jahr aufs Neue, sich auf die Vorlieben und Neigungen der jeweiligen Präsidentin oder des jeweiligen

Präsidenten anzupassen. Manchmal gelang es ihm auch, diskret die eine oder andere weniger geeignete Idee seiner Vorgesetzten abzuwenden.

Bruno Rickenbacher waren nur wenige Jahre seiner Pensionierung vergönnt. Das 20-jährige Jubiläum der verwaltungsunabhängigen Parlamentsdienste vor einem Monat wurde zu seinem letzten Anlass in unserem Kreise.

Im Namen des Kantonsrates danke ich ihm für seinen Einsatz zugunsten unseres Parlaments. Den Angehörigen gilt unser herzliches Beileid.

Bruno Rickenbachers Beerdigung ist heute Vormittag und es ist eine Delegation der Geschäftsleitung, unter Leitung der zweiten Vizepräsidentin dort anwesend. Ich glaube, einige aus dem Kantonsrat sind ebenfalls dort. Vielen Dank.

2. Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 15. September 2015 zum Postulat KR-Nr. 273/2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. Dezember 2015

Vorlage 5227

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich begrüsse hier auch unsere Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh.

Wir haben heute einige Postulatsabschreibungen und wie fast immer heute Morgen gilt hier die freie Debatte mit Sternchen, wie sie so schön in der Traktandenliste vermerkt sind, also für die Berichterstattung durch die Kommission 20 Minuten und für die einzelnen Ratsmitglieder zwei Minuten Redezeit.

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das vor dreieinhalb Jahren eingereichte Postulat als erledigt abzuschreiben. Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat eingeladen, Entwicklungsmassnahmen für den Ausbau des Finanzplatzes und allfällige Gesetzesänderungen zu unterbreiten.

Die Finanzbranche befindet sich in einem radikalen Umbruch, teils selbstverschuldet, teils bedingt durch übermässige Regulierungen und

selbstverständlich bedingt auch durch das rasant fortschreitende digitale Zeitalter. Leider hat das auch Einfluss auf Anzahl beziehungsweise Funktion der Arbeitsplätze. Fast vergessen sind mittlerweile seit Februar dieses Jahres die – ja, ich wähle bewusst den Begriff – schockierenden Daten und Ankündigungen der Credit Suisse (*Schweizer Grossbank*) und der Zurich Financial Group (*Schweizer Versicherungskonzern*). Allerdings gab es auch gute Meldungen, wie zum Beispiel jene der ZKB (*Zürcher Kantonalbank*), der Bank Vontobel und ja, der UBS (*Schweizer Grossbank*) mit ihrer mittlerweile guten Kapitalstruktur, die jedoch darob fast untergingen. Und erlauben Sie mir hier eine persönliche Kurzwertung: Offenbar führt eine Spur von Swissness auch zu entsprechenden Erfolgen.

In seinem Bericht anerkennt der Regierungsrat die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Finanzplatzes – nicht nur im regionalen, sondern auch im nationalen und internationalen Kontext. In der Region Zürich ist etwa jeder fünfte Wertschöpfungsfranken direkt auf seine Aktivitäten zurückzuführen. Im Global Financial Center Index befindet sich Zürich noch auf dem sehr guten siebten Platz und ist in Europa nach London gar auf dem zweiten Platz rangiert.

Der Regierungsrat erläutert in seinem Bericht, dass die Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen des Finanzplatzes Zürich mit steuerlichen Massnahmen zu verbessern, eng begrenzt seien, weil auch das Unternehmenssteuerrecht weitgehend harmonisiert sei und faktisch in die Zuständigkeit des Bundes falle. Dies gelte auch für die im Postulat angesprochenen Anlagegesellschaften und Anlagekonstrukte, wie Hedge oder Private Equity Funds. Besondere steuerliche Begünstigungen liessen sich zudem kaum mit den laufenden Bestrebungen der OECD (*Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung*) zur Bekämpfung der Erosion der Bemessungsgrundlage und der Gewinnverlagerung vereinbaren. Auch die geforderte Einführung einer schweizerischen Trust-Gesetzgebung oder eine vereinfachte Zulassung von modernen Anlageinstrumenten müssten auf Bundesebene angestossen werden. Wie wir mittlerweile gelesen und gehört haben, wäre das dringend notwendig, wenn ich nur an diese Panama-Geschichten denke (*Enthüllungen rund um einen panamaischen Offshore-Dienstleister*). Zum einen könnte man dies über die Konferenzen der kantonalen Finanz- beziehungsweise Volkswirtschaftsdirektoren und im Rahmen von Vernehmlassungsverfahren, wie zum Beispiel zu den Bundesgesetzen über Finanzdienstleistungen und über die Finanzinstitute, tun.

Nun, im Rahmen der Unternehmenssteuerreform III spricht sich der Regierungsrat grundsätzlich für all jene Massnahmen aus, mit denen

die Konkurrenzfähigkeit und Akzeptanz der Schweiz als internationaler Unternehmensstandort gesichert werden kann. Dabei wird auch die im Postulat geforderte Abschaffung der eidgenössischen Stempelabgabe unterstützt. Es wäre im Rahmen der Behandlung in den nationalen Räten allerdings durchaus wünschenswert gewesen, Frau Volkswirtschaftsdirektorin, wenn sich der Regierungsrat nicht nur quasi anonym in Berichten für die Abschaffung eingesetzt hätte, sondern diese auch überzeugt einfordern würde. Zudem bleibt unverständlich, dass im Rahmen der hochgelobten internationalen Zusammenarbeit im Finanzbereich immer noch sehr unterschiedliche und teils diskriminierende Marktzugangsbeschränkungen bestehen. So gibt es für Banken aus der REU (*Versprecher*), aus der EU in der Schweiz – es ist ein schwieriges Wort «EU», es fällt mir nicht so leicht (*Heiterkeit*) –, so gibt es für Banken aus der EU in der Schweiz kaum sogenannte Crossborder-Vorschriften, währenddem Schweizer Banken umgekehrt damit fast zur Handlungsunfähigkeit verdammt sind. Auch hier ist die Regierung als für die Finanzwelt wichtigster Kanton gefordert, Einfluss zu nehmen. Im Cluster «Finanzdienstleistungen» werden die regionalen Entwicklungen des Finanzsektors aufgrund eines regelmässigen Monitorings veröffentlicht und Veränderungen näher untersucht. Gute räumliche Voraussetzungen, heisst es dort, und Verkehrsinfrastrukturen, eine weitere Forderung des Postulates, sind für die Zürcher Wirtschaft ebenfalls von zentraler Bedeutung. Dazu steht einerseits das Instrument des Richtplans zur Verfügung, der vom Kantonsrat am 18. März 2014 neu festgesetzt wurde. Andererseits führt der Regierungsrat explizit aus, dass die Wirtschaft nebst der unbestritten guten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs auch auf den Ausbau des Individualverkehrs angewiesen sei. Dies gilt es gerade hinsichtlich der in der Kompetenz des Kantons liegenden Entscheidungsgrundlagen gegenüber allen Behörden nachdrücklich zu berücksichtigen.

In den letzten Monaten setzte sich international die Erkenntnis durch, dass die – ich will es mal so ausdrücken – gutgemeinten Regulierungen insbesondere der Banken zu Überregulierungen geführt haben, welche volkswirtschaftlich ganz offensichtlich nicht zu mehr Sicherheit geführt haben und nachhaltigen Investitionen eher abträglich sind. Die künstlichen Tiefzinsen – Tiefstzinsen – helfen den Finanzinstitutionen, Banken wie Versicherungen, Sparern und Versicherten, AHV wie Pensionskassen sicher auch nicht. Im Gegenteil zeigen sich hier die negativen Wirkungen politischer Einflussnahme auf den Markt auf dem Buckel insbesondere der Arbeiter und des Mittelstandes, Stichwort: Rentenfinanzierung und Pensionskassenumwandlungssätze.

Alles zusammen dürfte dies mittel- und langfristig zu einer zusätzlichen Belastung des Kantons Zürich führen. Der Zürcher Regierungsrat ist deshalb gebeten und gefordert, diese Entwicklungen in seine politischen Grundsatzüberlegungen aufzunehmen und in den entsprechenden geeigneten Gremien, wie Bund, FINMA (*Eidgenössische Finanzmarktaufsicht*), SNB (*Schweizerische Nationalbank*) einzubringen und zu vertreten. Gleichzeitig müssen sich aber auch die Finanzinstitute, sofern sie es nicht schon sind, ihrer volkswirtschaftlichen und sozialen Verantwortung transparent bewusst werden, nicht nur gegenüber ihren Aktionären und ihren Mutterhäusern, sondern auch gegenüber ihren Angestellten, Staat, Kanton und Gemeinden. Hier muss der Dialog zwischen der Regierung und den nationalen wie internationalen Instituten, die im Kanton Zürich vertreten sind, verstärkt werden. Lippenbekenntnisse genügen hier nicht. Ganz bewusst spreche ich hier Massnahmen im Bereich Geschäftsethik, Arbeitnehmer 50plus (*Stellensuchende über 50 Jahren*) und frühzeitige Vorbereitung der Arbeitnehmer auf die Umstellung in die digitale Wirtschaftswelt an. Ein gewisser Nachholbedarf besteht im Bereich der Finanztechnologie. Nach der Auskunft des Chefs des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) sind hier auf Initiative des Kantons mit der Zürcher Handelskammer entsprechende Massnahmen ergriffen worden.

Erfreulich ist, dass als erste chinesische Bank die China Construction Bank, CCB, im Herbst 2015 eine Schweizer Banklizenz erhalten hat, mit der sie als Handelszentrum für die chinesische Währung Renminbi tätig werden kann. Ihre Eröffnung vom 14. Januar 2016 übt für den Finanzplatz Zürich und die Schweiz hoffentlich eine positive Signalwirkung aus.

Die Kommission ist überzeugt davon, dass der Regierungsrat um die Wichtigkeit des Finanzplatzes Schweiz und Zürich weiss und sich dafür einsetzt. Deshalb beantragen wir Ihnen einstimmig, der Postulatsabschreibung zuzustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Vielen Dank, Herr Liebi, bei schwierigen Wörtern gibt es nur eines: Üben, üben, üben (*Heiterkeit*).

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Der Bankenplatz steht aus verschiedenen Gründen unter Druck. Einige Probleme sind hausgemacht, andere hat die Politik oder die Aufsicht verursacht. Aus Sicht der SVP ist es wichtig, dass wir weiteren Verschlechterungen in Bezug auf die Rahmenbedingungen entschieden entgegenreten und wo immer möglich auch Verbesserungen realisiert werden. Ich stelle in Gesprächen

fest, dass mittlere und kleinere Institute erst jetzt realisieren, was die Überregulierung, mit der sie jetzt konfrontiert sind, in der Praxis heisst.

Was sind nun die Gründe, dass die SVP-Fraktion heute einer Abschreibung zustimmt? Die Regierung kann in der Antwort aufzeigen, dass sie sich der Bedeutung des Finanzplatzes bewusst ist und sie sich in der Vergangenheit entsprechend engagiert hat und in Zukunft engagieren will.

Im Bereich des materiellen Steuerrechts – es wurde vom Kommissionspräsidenten ausgeführt – verfügt der Kanton – ich denke da an die Stempelsteuer – über keinen Spielraum, aber da schliesse ich mich an: Man kann sich natürlich aktiv in Bern für eine Abschaffung einsetzen, was für den Finanzplatz Zürich von Vorteil wäre und zu begrüßen ist. Die Politik muss dafür sorgen, dass das Umfeld für den Finanzplatz Zürich auch in Zukunft stimmt. Dieser Bereich ist ein sehr wichtiger und bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Für einen erfolgreichen Finanzplatz stehen aber vor allem die Eigentümer und das Management der einzelnen Firmen in der Verantwortung. Es ist zu wünschen, dass Strategien verfolgt und umgesetzt werden, die einen langfristigen Erfolg zum Ziel haben.

Die SVP-Fraktion ist mit der Antwort der Regierung zufrieden und stimmt der beantragten Abschreibung des Postulates zu. Ich habe das Fremdwort umschiffert und bin da nicht gestolpert. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Benedikt Gschwind (SP, Zürich): Dass die Zürcher Regierung nur begrenzten Einfluss auf die Besteuerung von Finanzgesellschaften hat, das wusste man ja eigentlich schon vor der Einreichung des Postulates. In dem Sinne hätte man auch auf die Einreichung verzichten können.

Wir von unserer Seite anerkennen durchaus die Bedeutung des Finanzplatzes, sehen in ihm aber vor allem die volkswirtschaftliche Rolle als Kreditgeber für Private und Unternehmen, was volkswirtschaftlich stimulierend wirken kann. Die SP-Fraktion wehrt sich aber gegen eine Sonderbehandlung des Finanzplatzes gegenüber anderen Wirtschaftszweigen. Es ist zu beobachten, dass zwar der Finanzplatz immer wieder seine Erwartungen an die Politik äussert, umgekehrt aber in seinem Verhalten nicht unbedingt die Interessen der Öffentlichkeit vertritt, sei es beim ethischen Verhalten, sei es auch in seiner Rolle als Arbeitgeber. Die Finanzkrise 2008 hat auch gezeigt, dass eine zu grosse Abhängigkeit vom Finanzplatz gerade für die öffentliche Hand hier

in Zürich verheerend sein kann, wenn wir an die Steuererträge denken. Vor allem in der Stadt Zürich, aber auch auf der kantonalen Ebene hat sich das niedergeschlagen, dass die Verluste dann dazu führen, dass über Jahre keine Steuereinnahmen mehr fliessen. ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Angesichts der Tatsache, dass der Regierungsrat damals bereit war, unser Postulat entgegenzunehmen, muss ich sagen, mutet das Resultat heute leider schon ein bisschen bescheiden an. Die eidgenössische Gesetzgebung setzt durch die Steuerharmonisierung klare Grenzen und die im Bericht hervorgehobenen planerischen Grundlagen für Cluster sowie die Aufrechterhaltung eines guten Ausbildungsangebotes und einer guten Infrastruktur sind doch eher Allgemeinplätze, welche nicht per se auf den Finanzplatz zugeschnitten sind, sondern von einem wirtschaftsfreundlichen Standort wie Zürich eigentlich grundsätzlich erwartet werden dürfen.

Positiv hervorzuheben ist hingegen die Mitarbeit der Regierung bei der Schaffung eines Renminbi-Hubs in Zürich, einer Idee, die ursprünglich von unserer Partei aufs politische Parkett gebracht wurde und welche nun konkrete Formen angenommen hat. Diese dient nicht nur der Finanzbranche, sondern wird auch den Handel unserer Unternehmen mit einem der grössten Exportländer einfacher und sicherer machen. Eher wie ein Lippenbekenntnis hingegen mutet es an, wenn der Regierungsrat schreibt, dass er die private Fintech-Initiative (*Finanztechnologie*) unterstütze, aber gleichzeitig hingehet und die Bewertung und Besteuerung von Start-up-Unternehmen verschärft. Gerade die Fintech-Firmen könnten dem Finanzplatz gute Impulse für neue Geschäftsmodelle bringen. Hier ist ein Umdenken in der Finanzdirektion dringend angesagt.

Und zu guter Letzt noch ein Wort zur Unternehmenssteuerreform III: Sie wissen es, der Standortwettbewerb ist lanciert. Die Waadt zum Beispiel hat bereits entschieden und hat den Gewinnsteuersatz für Unternehmen markant gesenkt. Wir Zürcher Unternehmen tappen jedoch noch immer im Dunkeln, wohin hier die Reise geht. Die Beantwortung dieses Postulates wäre eine gute Gelegenheit gewesen, den Firmen hier etwas mehr Gewissheit zu geben für die zukünftigen Rahmenbedingungen. Dies alles gesagt, sind wir mit der Abschreibung ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsident Rolf Steiner: Nachdem alles gesagt ist, ist auch Ihre Redezeit abgelaufen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Dieses Postulat befasst sich mutmasslich mit der Zukunft des Finanzplatzes Zürich. Deshalb haben wir es überwiesen, deshalb werden wir es auch abschreiben. Wir stellen fest, die Fragen sind korrekt, wenn auch etwas ausschweifend beantwortet und die Möglichkeiten, auf die spezifisch aufgeführten Punkte einzuwirken, sind beschränkt. So einfach ist das – oder doch nicht?

Dass die Stellungnahme des Regierungsrates einen blassen Eindruck hinterlässt, liegt womöglich gar nicht an der Qualität der Antworten, sondern daran, dass die Fragen falsch gestellt sind. Liegt die Zukunft des Finanzplatzes wirklich in der Raumplanung oder in der Abschaffung der Stempelsteuer? Ich bitte Sie, die Herausforderungen der Finanzunternehmen liegen ganz anderswo. Die Wettbewerbsfähigkeit unserer Banken wird sich künftig an ihrer Fähigkeit bemessen, mit der Digitalisierung der Branche Schritt zu halten. Fintech ist die Zukunft der Finanzbranche und ist mit einem geschätzten weltweiten Investitionsvolumen von 150 Milliarden Dollar auch für den Finanzplatz Zürich zum Epizentrum geworden. Nur ist das so: Fintech ist Start-up-getrieben. Wenn wir Fintech wollen, müssen wir auch Start-ups wollen. Die Grossbanken sind auf Fintech-Start-ups angewiesen, ansonsten sie die benötigte Innovation gar nicht erreichen. Die UBS sagt dazu: Die Banken der Zukunft begreifen sich als Akteure eines Start-up-Ökosystems. Wir brauchen agile Denkfabriken, die schnell Ideen ausarbeiten und zusammen mit uns auf den Markt bringen. Auch Bundespräsident Johann Schneider-Ammann tweetet vor knapp einem Monat anlässlich des Fintech-Days, er wolle den Finanzplatz Schweiz erfolgreich in die Zukunft führen, derweil der Kanton Zürich nichts Besseres weiss, als die Steuern für Start-ups auf willkürliche Weise und ohne politischen Rückhalt zu ändern und die ohnehin hohen staatlichen Hürden für erfolgreiche Start-ups abermals zu erhöhen. Offensichtlich ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Auch die Grünen sind für Abschreibung, wie der Rest der WAK, aus drei Gründen: Zum einen handelt es sich hier um einen Vorstoss, der die Bundesebene betrifft und somit wertlos ist. Zum Zweiten geht es um einen klassischen Steuersenkungsvorstoss, der aber völlig zahnlos daherkommt, da auf falscher Ebene. Drittens sind wir der Auffassung, der Regierungsrat würde sich des Finanzplatzes in genügendem Masse annehmen. Immerhin sind vier von fünf Franken nicht auf dem Finanzplatz verdient worden. 2008 hat die Finanzindustrie unseren Ruf als Wirtschaftsstandort und als Rechtsstaat schwer beschädigt. Die Hauptaufgabe der

Regierung wird darin bestehen, diesen Ruf aufzupolieren und eine neue Kultur zu schaffen. Danke.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Dieser Postulatsbericht strotzt nicht gerade vor überschwänglicher Handlungsbereitschaft, da keine Gelegenheit ausgelassen wurde, achselzuckend und wiederholend lediglich auf die übergeordneten Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen zu verweisen. Die CVP-Fraktion wird deswegen zwar nicht gegen die beantragte Abschreibung aufbegehren, doch wir können es nicht ganz verbergen, dass ein gewisser Hauch von Lethargie als unangenehmer Beigeschmack etwas länger, als uns lieb ist, nachwirkt. Denn mittlerweile sollte es zumindest den Eingeweihten bewusst geworden sein, dass die Finanzbranche in der ganzen Schweiz, somit massgebend eben auch im Kanton Zürich, Opfer eines Anschlags wirtschaftskriegerischen, nationalökonomischen Ausmasses geworden ist. Der Schweizer Finanzplatz wurde und wird mithilfe von Schauprozessen erpresst und mit Millionenklagen bombardiert. Das ist im übertragenen Sinne nichts anderes als Waterboarding (*Foltermethode des simulierten Ertränkens*) gegen unsere gesamte Finanzindustrie (*Heiterkeit*), mit dem primären Ziel, unsere internationale Konkurrenzfähigkeit nachhaltig zu schwächen. Insoweit ist es tatsächlich nicht falsch, wenn der Regierungsrat die eigentliche Zuständigkeit auf Bundesebene sieht. Deshalb schöpfen wir zumindest die Hoffnung, dass unsere Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit den Zürcher Bundesparlamentariern diesbezüglich die nötigen Verteidigungsstrategien ausarbeiten beziehungsweise weiter vorantreiben. Der Erstunterzeichner des vorliegenden Postulats kann ja seine Kampfesbereitschaft seit seiner Wahl in den Nationalrat mittlerweile sogar aus erster Frontreihe unter Beweis stellen.

Ich erlaube mir abschliessend noch einen letzten couragierten Aufruf dieser Sorte zumindest bei den Parteikollegen des ehemaligen Verteidigungsministers und Finanzministers ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Wenn ich versuche, mich an die Zeugnisse meiner Schulzeit zu erinnern, dann gibt es sicher die eine oder andere Note, die man als ganz passabel bezeichnen kann. Die Erfindung der Hausaufgaben geht jedoch definitiv nicht auf meine Kappe. Seine Hausaufgaben gemacht hat hingegen der bemitleidenswerte Finanzplatz des Kantons Zürich, dem der Regierungsrat ein insgesamt gutes Zeugnis ausstellt. Wir haben es gehört, im sogenannten

Global Financial Center Index steht Zürich auf dem sehr guten siebten Rang, hinter London in Europa sogar auf dem zweiten Rang. Im ganzen Bericht des Regierungsrates wird im Weiteren ausführlich vermittelt, dass die Rahmenbedingungen für den Finanzplatz insgesamt so schlecht nicht sind und der Kanton auf den verschiedensten Ebenen hier seinen Beitrag leistet. Dass die Erwartungen der Postulanten nach allfälligen steuerlichen Erleichterungen enttäuscht werden müssen, hat zudem einmal mehr mit den Bundesvorgaben im Steuerharmonisierungsgesetz zu tun und kann vom Kanton praktisch kaum beeinflusst werden. Entgegen meinem geschätzten WAK-Präsidenten betrachte ich allerdings den Einsatz des Regierungsrates für die Abschaffung der Emissionsabgabe als etwas fragwürdig. Möglicherweise ist ihm zum Zeitpunkt dieser Berichtsabfassung die auf uns zukommende Dimension an Steuerausfällen im Zusammenhang mit der Unternehmenssteuerreform III noch nicht ganz bewusst gewesen. Der Nationalrat hat im März dieses Jahres jedenfalls zu Recht dieses Thema der Abschaffung der Emissionsabgabe vorläufig sistiert. Nüchtern betrachtet werden die grossen Herausforderungen des Finanzplatzes ohnehin darin bestehen, wie dieser mit dem anstehenden Strukturwandel umzugehen weiss. Grosse technologische Fortschritte, die Digitalisierung und dergleichen verändern die Ansprüche der Kundschaft und fordern die Finanzinstitute heraus, hier Schritt zu halten. Danke, wir ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Markus Bischoff (AL, Zürich): Die Alternative Liste hat natürlich von jeher ein bisschen ein ambivalentes Verhältnis zum Bankenplatz Zürich. Wir anerkennen durchaus, dass der Bankenplatz eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung hat und auch sehr viele Arbeitsplätze bietet. Wir haben aber auch in den letzten 30 Jahren diesen Bankenplatz immer wieder kritisiert. Die Banken haben an der Apartheidpolitik immer festgehalten, obwohl das international kritisiert wurde. Die Banken sind mit der Steuerhinterziehung reich geworden, die ja in der Schweiz als Übertretung gilt und nicht als Vergehen. Da wurde immer privilegiert. Es ist so, dass beides jetzt dahingefallen ist, nicht weil die Linke in der Schweiz gewonnen hat, sondern weil ein grosser internationaler Druck da war. Das ist die Tatsache. Und jetzt, was machen die Banken? Sie jammern einfach wieder weiter. Jetzt wollen sie noch diese Stempelsteuer abschaffen, das kostet den Bund 2,3 Milliarden Franken innerhalb der Unternehmenssteuerreform III, die auch nur auf Druck des Auslands kommt, weil wir das Holdingprivileg abschaffen wollen. Wenn der Finanzplatz Zürich weiterleben will, dann muss er eben auch aus eigener Kraft etwas Innovatives leisten und er muss gut

sein. Nur immer sagen «Wir brauchen bessere Rahmenbedingungen, der Steuerzahler, also der Bund muss dann dafür zahlen, dass es uns besser geht», so geht es nicht. Wir erwarten auch eine entsprechende Leistung und eine unternehmerische Leistung der Banken und nicht einfach ein Gejammer. Danke.

André Müller (FDP, Uitikon): Ich möchte meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Managing Director bei UBS, somit freut es mich natürlich, dass ich vom WAK-Präsidenten wenigstens mal was Positives gehört habe. Wir haben vielleicht nicht alles schlecht gemacht über die letzten zehn Jahre. Ich möchte kurz auf Herrn Gschwind eingehen, der gesagt hat «Wir möchten keine Sonderbehandlung». Wir möchten keine Sonderbehandlung, es wäre schon schön, wenn man uns einfach akzeptieren würde und sehen, dass wir 20 Prozent des Bruttoinlandproduktes des Kantons Zürich leisten. Das wäre schon mal gut. An Frau Bellaiche: Klar, politisch gesehen ist Ihre Start-up-Geschichte natürlich wichtig, aber es geht hier nicht nur um Start-ups. Das Bankenbusiness ist ein Skalenbusiness, es geht hier auch um die Grossen. Es geht darum, dass wir einen Dienst an den Kunden bringen, der besser ist als das, was die Unternehmen im Ausland machen. Das machen wir und ich glaube, darin liegt auch unsere Zukunft. Und vielleicht noch an Herrn Albanese: Wir sehen den ganzen internationalen Wettbewerb wahrscheinlich nicht gerade als Waterboarding, es wird mit harten Bandagen gekämpft. Was wir brauchen, sind gute Rahmenbedingungen und nicht noch Stöcke, die uns zwischen die Beine geworfen werden. Wenn wir das haben, dann werden wir auch weiterhin Arbeitsplätze auf dem Finanzplatz schaffen. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich kann Ihnen versichern, auch der Regierungsrat setzt sich für optimale Rahmenbedingungen ein und vor allem auch für die Stärkung des Zürcher Finanzplatzes. Und wir tun dies auch im Hinblick auf die Einflussnahme auf den Bund, da haben wir die Instrumente, zum Beispiel über die Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz oder die Finanzdirektorenkonferenz, über Vernehmlassungen, an denen wir uns beteiligen, oder selbstverständlich auch in Kontakt mit unseren Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern. Ja, und der Spielraum – es wurde bereits gesagt – ist für den Kanton tatsächlich klein. Wir müssen die Vorgaben des Steuerharmonisierungsgesetzes selbstverständlich einhalten und dies verun-

möglicht uns eine eigenständige steuerliche Entwicklung im Kanton Zürich.

Es wurde auch auf die Bedeutung der Verkehrsplanung hingewiesen. Ich möchte doch betonen: Die Durchmesserlinie und zum Beispiel die Limmattalbahn, das sind nicht nur Verkehrsprojekte, das sind Infrastrukturprojekte, die auch der Weiterentwicklung der Unternehmungen – und dazu gehören auch die Finanzunternehmungen – in diesem Grossraum Zürich nutzen. Die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Zürcher Finanzplatzes, dessen sind wir uns als Regierungsrat sehr wohl bewusst, ist – es wurde gesagt – tatsächlich sehr hoch. Und auch der Kommissionspräsident hat ja darauf hingewiesen, wir dürfen uns über einen sehr hohen Global Financial Center Index freuen. Dass die China Construction Bank hier in Zürich angekommen ist, darüber sind wir natürlich froh, und wir sind auch stolz, dass wir nun der erste Renminbi-Hub sind. Für die Volkswirtschaftsdirektion ist die Stabilität des Finanzplatzes daher ausserordentlich wichtig. Von den Banken abgesehen, möchte ich es aber nicht unterlassen zu sagen: Es geht auch um die Entwicklung zum Beispiel der Versicherungsbranche. Und in diesem Sinne nehmen wir Ihre Appelle, die Sie heute geäussert haben, selbstverständlich sehr ernst. Das betrifft auch die ganze Fintech-Branche. Es ist ein wichtiges Thema unserer Standortförderung, dass wir ein sogenanntes Fintech-Ökosystem im Kanton Zürich etablieren. Deshalb unterstützt die Regierung auch mehrere entsprechende Initiativen. Es ist für mich als Zuständige für den Innovationspark in Dübendorf selbstverständlich sehr wichtig, dies auch hier einzubringen. Zum Thema «Start-up» haben Sie ja verschiedene Vorstösse eingereicht. Die Regierung wird hier nun die Gelegenheit haben, Stellung zu beziehen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Eckwerte zur Eigenkapitalquote der Banken sind tatsächlich anspruchsvoll, aber gemäss dem Zürcher Bankenverband sind sie machbar. Weitergehende Vorschriften, wie sie aus einzelnen parlamentarischen Vorstössen gefordert wären, erachten wir jedoch nicht mehr als sinnvoll. Der Kanton Zürich, das heisst die Regierung, unterstützt auch die Stossrichtung der Unternehmenssteuerreform III, wengleich hier auch die Finanzdirektion zuständig ist beziehungsweise das Bundesparlament. Dies gilt auch für die Verrechnungssteuerreform. Der Bundesrat hat ja im Juni entschieden, diese bis zur Abstimmung über die sogenannte Matter-Initiative (*Volksinitiative zur Verankerung des Bankgeheimnisses in der Bundesverfassung*) zurückzustellen. Die postulierten Anliegen wurden also unseres Erachtens weitgehend erfüllt, deshalb hat die WAK Ihnen ja auch einstimmig beantragt, das Postulat nun abzu-

schreiben. Ich freue mich darüber und bitte Sie nun, dasselbe auch zu tun. Vielen Dank.

Ratspräsident Rolf Steiner: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 273/2012 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Tunnelstrategie

Antrag des Regierungsrates vom 24. Juni 2015 zum Postulat KR-Nr. 206/2011 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. September 2015

Vorlage 5210

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Fall, dass die Erstpostulantin ihr Postulat gleich als Regierungsrätin vertreten kann, dürfte selten sein. Regierungsrätin Carmen Walker Späh forderte als Kantonsrätin eine Tunnelstrategie. Zusammen mit den Städten Zürich und Winterthur und dem Bund sei darzulegen, mit welcher Strategie der Regierungsrat angesichts der immer enger werdenden Platzverhältnisse die steigenden Mobilitätsbedürfnisse befriedigen will, sodass oberirdisches Aufwertungspotenzial entstehe. Dabei seien auch wirtschaftliche Überlegungen anzustellen.

Ich bin nicht sicher, ob die Erstpostulantin auch als Kantonsrätin mit der eigenen Antwort vollständig glücklich gewesen wäre. Was wir nämlich vom Regierungsrat bekommen haben, ist zwar eine sehr gute Auslegeordnung zum Thema, aber keine eigentliche Strategie. Ja, es läuft darauf heraus, dass es gar keine Strategie geben kann, da es sich jeweils nur im Einzelfall weist, ob ein Tunnel eine gute Lösung ist oder nicht. Wieso das?

Tunnels – so viel zum Wirtschaftlichen – sind immer die teuerste Lösung, dies ist unmittelbar einsichtig. Dazu noch Folgendes: Neue Verkehrsanlagen können unterirdisch geführt werden, wenn dies aus topografischen Gründen unvermeidbar, für den angemessenen Schutz von Umweltgütern oder zum Schutz der Siedlung erforderlich ist. Die

Überdeckung von bestehenden Strassen wird geprüft, wenn damit eine Siedlungs- oder Landschaftsreparatur erzielt beziehungsweise wenn damit an geeigneter Lage ein Mehrwert erzielt werden kann.

Fuss- und Veloverkehr sowie Tram- und Busverkehr sind als Fein- und Mittelverteiler grundsätzlich oberirdisch zu führen. Vor allem für den Fuss- und Veloverkehr ist die oberirdische Linienführung auch aus Sicherheitsgründen besser. Tunnels benötigen grössere Portalbereiche, da sie weniger starke Steigungen fahren können. Und damit zum nächsten Punkt: Tunnels haben auch immer Auswirkungen, vor allem im Portalbereich. Tunnels sollen deshalb eine gewisse Länge haben, weil sie ja immer einen Eingangs- und Ausgangsbereich, eben die Portale, haben, die schwierig in die Siedlungsgebiete zu integrieren sind. Des Weiteren ist die Grundwasserthematik bei Tunnels auch nicht zu unterschätzen.

Für Tunnellösungen bei den Nationalstrassen ist generell der Bund zuständig. Ohne ideologisch diskutieren zu wollen, ob Tunnels Verkehrsprobleme wirklich nachhaltig lösen oder nur aus den Augen, aus dem Sinn nehmen, kann man sagen: In bestimmten Fällen kann ein Tunnel eine gute Lösung sein, um Verkehrsinfrastrukturen siedlungsverträglich zu gestalten. Die Allerweltslösung sind sie nicht, deshalb ist eben auch keine Strategie möglich.

Die KEVU hat keine Strategie erhalten, ist aber mit der umfassenden Auslegeordnung sehr zufrieden und beantragt einstimmig, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Was die Erstpostulantin von der Antwort hält, kann sie Ihnen ja dann später darlegen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich gehe davon aus, dass die Postulantin mit der Antwort der Regierung zufrieden ist, konnte doch die Frau Regierungsrätin ihr Postulat gleich selber beantworten.

Von einer eigentlichen Strategie kann man dabei ja nicht sprechen, doch wenn wir die Projekte der letzten Zeit oder vor allem in unmittelbarer Zukunft anschauen, vom Bahnhof Stadelhofen über den Rosengartentunnel bis zur Oberlandautobahn oder zur Überdeckung Schwamendingen kann man schon mit Fug und Recht behaupten, dass dort, wo es möglich und nötig ist, die Verkehrsregler in den Untergrund verlegt werden. Anders sind solche Infrastrukturen im heutigen Umfeld gar nicht mehr zu realisieren. Sie werden aber auch entsprechend teuer in Realisation und Betrieb.

Der Regierungsrat erläutert in seinem Bericht diese Fakten und verweist auch auf die noch pendenten weiteren Vorstösse, wie die Motion betreffend die Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien, wo

doch ein gewisses Potenzial für künftige Lösungen zu erwarten ist. In diesem Sinne sind wir gespannt, wie es weitergeht, und die SVP beantragt Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben. Ich danke Ihnen.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Nun ist es ja für einmal so, dass ein derart altes Postulat wirklich brandaktuell ist. Wir haben es bereits gehört, es gibt laufende und es gibt künftige Projekte im Tunnelbau oder in der Überdachung von Strassen. Ich denke dabei an die dritte Gubiströhre oder eben den Rosengartentunnel oder die Einhausung von Schwamendingen. In diesem Sinne sollte die alte Postulantin mit dem Postulat wirklich zufrieden sein.

Nun, es war gefordert worden, dass man eine Strategie für Tunnelbauten oder Überdeckungen ausarbeitet. Und es ist tatsächlich so, wir haben es bereits gehört, dass die Strategie nicht eine solche ist, sie lautet nämlich Einzelfallbetrachtung. Einzelfallbetrachtung deshalb, weil wirklich immer abgeklärt werden muss, ob ein Tunnelbau Sinn macht, ob er sich realisieren lässt und was die Kosten wären.

Aus unserer Sicht ist das Fazit des Regierungsrates indes einleuchtend. Es ist sicherlich so, dass Verkehrsanlagen dann unterirdisch geführt werden sollen, wenn es topografisch Sinn macht, wenn es finanziell vertretbar ist, oder auch, wenn Siedlungen im Sinne einer Siedlungsreparatur verbessert werden können. Und weil dies alles als Einzelfallbetrachtung daherkommt, ist es wirklich weniger eine Strategie, die eine grundsätzliche Haltung in dieser Frage zum Ausdruck bringt, sondern eben der Fokus auf die wirtschaftlichen und die politischen Realitäten. An ihnen wird sich nämlich messen, ob Tunnelbauten oder Einhausungen realisiert werden können. An den politischen und den wirtschaftlichen Realitäten, aber natürlich auch am politischen Willen wird es liegen, ob solche Grossprojekte realisiert werden können. Ich appelliere da an alle Involvierten, namentlich die politischen Parteien, es dann auch zu zeigen, dass sie den Willen haben, solche Grossprojekte, wie beispielsweise den Rosengartentunnel, der für einmal ein gesamtheitliches Grossprojekt, ein Generationenprojekt darstellt, realisieren zu können. Die FDP wird das Postulat abschreiben.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Auch wir hatten sehr grosse Mühe, in dieser Strategie eine wirkliche Strategie zu erkennen, aber im Rahmen einer Postulatsantwort kann man ja keine Doktorarbeit erwarten. Herr Lucek hat es richtig gesagt, wir beraten in der KEVU ja bereits viele Tunnelprojekte. Ich möchte hier nochmals auf die Glatttalautobahn eingehen, die auch ein wichtiges Projekt ist, auf den Brüttenertunnel,

auf den wir uns sehr freuen, und auch in der Limmattalbahn hat es ja einen kurzen Tunnelabschnitt, der uns sehr interessant scheint. Sehr gefreut hat uns, dass der Regierungsrat einen grossen Fokus auf den zukunftsfähigen Verkehr legt. Der zukunftsfähige Verkehr ist platz- und energiesparend, sprich: Das ist primär der öffentliche Verkehr, den wir ja auch durch das Wachstum in den Zentren effizient fördern können. Das freut uns sehr. Der Rosengartentunnel passt eigentlich nicht wirklich in diese Strategie, denn er ist einfach zu kurz und die Tunnelportale sind zu gross. Darum lehnen wir den Rosengartentunnel in dieser Form ab, auch wenn wir selbstverständlich das Rosengarten-tram befürworten und unbedingt eine Lösung am Rosengarten wollen. Das sage ich ganz explizit auch als Vertreter der Stadt Zürich hier.

Darum unterstützt die SP die Abschreibung dieses Postulates. Vielen herzlichen Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Kommissionspräsidentin und Vorredner haben mir meine Worte vorweggenommen: Was hier unter dem Namen «Tunnelstrategie» daherkommt, ist wohl eher eine Tunnel-Auslegeordnung. Ich möchte diese Begriffskorrektur aber nicht negativ verstanden wissen, sondern eher als Anerkennung der Realität, dass zum heutigen Zeitpunkt der Bau von Strassentunneln im innerstädtischen Bereich von einzelnen Motiven getrieben wird und jedes Tunnelbauprojekt einer Einzelfallabwägung bedarf, wie es die Regierung ausgeführt hat. Trotz der Einzelfallbetrachtung muss sich ein Tunnel ins oberirdische Schienen- beziehungsweise Strassennetz einfügen, das heisst, über den kantonalen Richtplan festgelegt werden. In diesem Sinne ist der Richtplan eigentlich die heutige Tunnelstrategie, wie das Andreas Hasler schon bei der Überweisung des Postulates ausführte. Wenn wir aber weiter in die Zukunft schauen, das heisst über die Periode des aktuellen Richtplans hinaus, und wenn wir davon ausgehen, dass die Ziele einer Konzentration des Bevölkerungswachstums auf städtische und urbane Gebiete erreicht werden, dann müssen wir feststellen, dass wohl kaum ein Weg daran vorbeiführt, vermehrt Verkehrswege unterirdisch zu erstellen. Aus Sicht der Grünliberalen steht dafür klar die Bahn im Vordergrund. Neben unseren wohlbekannten Präferenzen für den ÖV spricht auch der praktische Grund dafür, dass die Zugänge zu U-Bahn-Stationen an der Oberfläche viel platzsparender sind und sich problemlos ins Strassenbild einordnen lassen. Dass Strassenportale nämlich kaum auf viel Gegenliebe stossen, haben wir ja kürzlich bei der Vorstellung des Rosengartentunnels gesehen. Ich weiss nicht, ob wir es heute noch so weit schaffen, aber ich bin auf jeden Fall gespannt auf die Stellungnahmen der Parteien zu

unserem Postulat (*KR-Nr. 319/2015*) für die Prüfung einer U-Bahn für Zürich. Dort gäbe es die Chance, eine echte, langfristige Tunnelstrategie zu entwickeln. Das vorliegende Postulat aber schreiben wir ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Der Bericht zum Postulat Tunnelstrategie ist tatsächlich lesenswert und, liebe Barbara Franzen, die Postulantin ist ja mit jugendlichem Elan unterwegs zu einem Grossprojekt. Nun, so wenig wie die Bäume in den Himmel wachsen können, so wenig wird sich die Mobilität einfach in den Boden verschwinden lassen. Die Gründe dafür sind vielfältig, nachzulesen eben in diesem Bericht. Eine U-Bahn für die Agglo Zürich oder ein Strassentunnel von Wettingen nach Winterthur, solche Ideen haben eines gemeinsam: Die Autoren verstehen sich als Visionäre. Die Frage ist einfach: Wie lassen sich Visionen, Illusionen oder auch Halluzinationen voneinander abgrenzen? In diesem Fall hilft dieser Bericht etwas bei der Abgrenzung. Danke.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Den Verkehr unter den Boden, möglichst MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) und ÖV, und das sofort, das wäre doch eine schöne Vorstellung, zum Schutz von Mensch, Tier und Natur. Aber auch Tunnels haben ihre Folgen für die Umwelt. Was passiert mit unserem Untergrund? Was ist mit dem Grundwasser und so weiter? Entscheidend ist auch, wie und wo die Ein- und Ausfahrten entstehen. Wer wird dort betroffen? Was passiert mit dem Raum? Was passiert mit den Menschen dort? Nun ist das Projekt Rosengartentram und -tunnel auf dem Tisch. Auch hier wird es nicht möglich sein, ein Tram zu realisieren, ohne einen Tunnel für den MIV zu bauen. Tunnels können selbstverständlich eine Lösung sein, sind aber in der Regel teuer, die teuerste Variante. Aufwand und Ertrag müssen einzeln abgewogen werden.

Wir sind der Meinung, wir brauchen keine Tunnelstrategie, sondern alle möglichen Lösungen müssen in einer gemeinsamen Strategie betrachtet werden.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Ich komme und stamme aus dem Dorf, aus dem der vielleicht berühmteste Tunnelbauer des Landes gekommen ist. Vor über 100 Jahren hat der Bäretswiler Adolf Guyer-Zeller mit seiner Tochter eine Reise in die Männlichen-Region gemacht. Er hat dort eine Vision gehabt und diese auch umgesetzt. In der nächsten Nacht hat er nämlich in Interlaken im Hotel die Jungfrau-Bahn skizziert und diese dann auch gebaut. Wunderbar. Diese Zeiten

sind leider vorbei. Nicht nur im urbanen Raum, auch sonst müssen solche Projekte ganz anderen Überlegungen unterworfen werden. Im urbanen Raum – das haben wir jetzt verschiedentlich gehört – gibt es verschiedene Probleme, gilt es verschiedenes zu beachten. Die Zeiten der Maulwurfstrategie sind längst vorbei. Man kann nicht an einem x-beliebigen Ort ein Loch buddeln und unten durch gehen, wo es einem passt. Und dennoch bin ich als Bauernbub schon von meinem Vater belehrt worden, dass ich beim Mäusen – damit habe ich meine paar Franken verdient als Kind – darauf achten muss, dass nicht nur der Maulwurf den gleichen Tunnel bewohnt, sondern auch die Feldmaus. So, denke ich, können wir noch heute lernen, dass wir gemeinsame Strategien brauchen – von ÖV und MIV.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die Fraktion der Alternativen Liste unterstützt die Abschreibung des vorliegenden Postulates. Die Schweiz ist ein Tunnelland. Die Schweiz liebt Tunnels. 560 Strassen-, Bahn- und andere Tunnels durchbohren die Schweiz. Die Schweiz ist durchlöchert mit Tunnels wie ein Emmentaler Käse. Nicht immer sind aber die Tunnels die adäquate und richtige Lösung. Sie sind sehr teuer und sie lösen Verkehrsprobleme nur bedingt. Tunnels verlagern die Verkehrsprobleme in den Untergrund und sie schaffen an der Oberfläche an anderen Orten neue Verkehrsprobleme, nämlich dort, wo die Tunnelportale den Verkehr wieder an die Oberfläche spülen oder in den Untergrund ziehen.

Die Alternative Liste ist mit der Antwort des Regierungsrates vor allem aus zwei Gründen zufrieden: Erstens, weil er explizit nicht von einer Tunnelstrategie spricht, die er künftig à tout prix umsetzen muss. Der Regierungsrat streicht in seiner Antwort heraus, dass die Einzelfälle jeweils einer genauen Prüfung zu unterziehen sind. Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sollen so weiterentwickelt werden, dass sie den Schutzbedürfnissen der Bevölkerung und Umwelt ebenfalls und wirksam Rechnung tragen. Zweitens, weil der Regierungsrat schreibt, dass der Fuss- und Veloverkehr als Fein- und Mittelverteiler grundsätzlich oberirdisch zu führen ist. Es stinkt uns nämlich sehr, dass wir als Fussgängerinnen und Fussgänger ständig durch stinkende Unterführungen gelotst werden.

Als Wipkingerin möchte ich noch kurz etwas zum Rosengartentunnel sagen: Der Regierungsrat hat nun einen Lösungsvorschlag mit einem Tunnel präsentiert. Die Alternative Liste wird diesen Vorschlag noch genauer unter die Lupe nehmen. Weil die vorgeschlagene Lösung aber erst in 15 Jahren gebaut ist, erwartet die Alternative Liste vom Regie-

rungsrat, dass er endlich verkehrsberuhigende Sofortmassnahmen in Angriff nimmt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Dafür bleibt nun genügend Zeit, denn Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Die BDP hat den Bericht des Regierungsrates zur sogenannten Tunnelstrategie an der letzten Fraktionssitzung intensiv diskutiert. Die Grundsätze, dass neue Verkehrsanlagen wenn immer möglich unterirdisch geführt werden und sich die Kosten in einem vertretbaren Rahmen bewegen, befürworten wir sehr. Auch die Überdeckung bestehender Strassen wird weiterhin überprüft und bei der Einhausung Schwamendingen wird ja vermutlich bereits in zwei Jahren mit den Hauptarbeiten begonnen. Auch das jetzt auf-gegleiste Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel entspricht der uns vorliegenden Tunnelstrategie. Dass der Fuss- und Veloverkehr sowie Tram- und Busverkehr als Fein- und Mittelverteiler grundsätzlich oberirdisch geführt werden können, wird nur unterstützt. Auch wenn sich die BDP noch einige Tunnels mehr wünschen würde, sind wir uns aber bewusst, dass eine über das Gesamtverkehrskonzept hinausgehende Strategie für die Planung unterirdischer Verkehrsanlagen leider nicht möglich ist. Wir danken für den ausführlichen Bericht und beantragen Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ja, ich gebe es zu, es ist schon etwas speziell, wenn man als Regierungsrätin sein eigenes Postulat beantwortet und es dann auch hier im Rat vertreten darf. Aber ich kann Ihnen sagen: Ich stehe nach wie vor – auch als Regierungsrätin – hinter diesem Postulat und ich stehe auch hinter dieser Antwort der Regierung. Und ja, ich denke, es geht ja nicht darum, dass man einfach einen Tunnelblick für alles hat, sondern es geht darum, dass man einen Blick für den Tunnel hat, wo es eben Sinn macht.

Das erhebliche Verkehrswachstum in den letzten Jahren, das ist halt so, und auch die von Ihnen im Rat gewünschte Konzentration des Siedlungswachstums auf die urbanen Räume, ja, die bringen es halt mit, dass man sich stärker auf die Verkehrsinfrastrukturen fokussiert, auf die Angebote, auf die Investitionen und auch auf die räumliche Entwicklung. Und parallel dazu müssen wir konstatieren, dass der Druck, Verkehrswege zu bauen, auch aus der Sicht des Schutzgedankens von Natur und Siedlung immer stärker wird und deshalb auch die Frage einer unterirdischen Führung oder eben auch einer Überdeckung

tatsächlich in den Fokus kommt. Und genau dieses Thema verlangte ja das Postulat, infolge einer Strategie zu thematisieren. Ich glaube, wir konnten aufzeigen, wie eine solche Strategie mindestens in den Eckwerten aussehen könnte. Dass das alles zusammen mit konkreten Projekten ja tatsächlich bereits in die Wege geleitet wurde, das haben von Ihnen verschiedene, zum Beispiel Herr Lucek, aber auch Felix Hoesch, bereits erwähnt.

Ich sage noch einmal einige wenige Worte: Zum Beispiel wird ja in Weiningen zusammen mit dem Bau der dritten Gubriströhre eine Überdeckung geplant. Mit der Überdeckung lässt sich auch die Fläche neu nutzen und das Autobahnportal wird besser in das Siedlungsgebiet integriert. Oder in der Stadt Zürich wird ja dieser Waidhaldetunnel beziehungsweise neu Rosengartentunnel geplant. Die 56'000 Fahrzeuge, die heute täglich auf der Rosengartenstrasse verkehren, sollen neu in den Boden, in einen Tunnel von der Hardbrücke bis zum heutigen Portal des Hirschwiesentunnels aufgenommen werden. Das ist eine grosse Chance, denn die Anwohnerinnen und Anwohner der umliegenden Quartiere, eben dieser Rosengartenstrasse, sollen neu von Verkehr und Lärm entlastet werden und es ermöglicht auch den Bau einer völlig neuen Tramtangente. Aber Sie haben auch zahlreiche Richtplaneinträge für Überdeckungen zur Landschafts- und Siedlungsreparatur im Richtplan eingetragen und Sie zeigen damit auch, wie wichtig dieses Thema ist. Nach dem sechsten Spurausbau der Nordumfahrung wird eine fast 600 Meter lange Überdeckung die Qualität des Lebens- und Erholungsraums im Katzenseegebiet erheblich verstärkt werden. Und auch das wurde gesagt: Mit der Einhausung Schwamendingen werden zwei dichtbesiedelte Quartiere vom Verkehrslärm entlastet. Siedlung und Verkehr, das ist auch ein Wunsch aus der Richtplanung, werden besser aufeinander abgestimmt.

Und nun können Sie sagen «Das war ja noch nicht diese grosse Strategie», aber mindestens haben wir Ihnen die Eckwerte genannt, und die sind zum Beispiel die Wirtschaftlichkeit. Tunnelbauten beziehungsweise Überdeckungen sind teuer und sie müssen einen klaren Nutzen aufweisen, damit sich die Kosten rechtfertigen. Und es ist halt so: Man muss jeden Einzelfall prüfen, ob dieser Nutzen tatsächlich gegeben ist, ob ein solches Projekt verhältnismässig ist. Das kann nur das einzelne Vorhaben abschliessend beurteilen. Jede Situation ist halt anders und erfordert eine separate Betrachtung. Ja, und es ist so: Tunnelbauten im Siedlungsgebiet können den Durchgangsverkehr bündeln. Und das ist auch eine Erkenntnis: Je länger sie sind, desto weniger nehmen sie auch den lokalen Verkehr auf. Ob also ein Tunnel im Einzelfall zweckmässig ist, hängt von den Verkehrsflüssen vor Ort ab.

Er muss geprüft werden, ob er in diesem Sinne Sinn macht. Entsprechend hat die Regierung ja folgende Überlegungen zusammengefasst, es sind die Erkenntnisse aus diesem Postulat:

Erstens: Neue Verkehrswege werden dann unterirdisch geführt, wenn dies aus topografischen Gründen unvermeidbar ist für den angemessenen Schutz von Umweltgütern oder zum Schutz der Siedlung, dass sie erforderlich und auch wirtschaftlich vertretbar sind. Und damit Sie mich klar verstehen: Das betrifft sowohl Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr.

Zweitens: Die Überdeckungen von bestehenden Strassen werden geprüft, wenn damit eine Siedlungsreparatur oder eben eine Landschaftsreparatur erzielt werden kann und wenn man damit auch geeignetes Land gewinnen kann. So entsteht neues Bauland und der Nutzen ist entsprechend hoch, damit er auch mit den Erstellungskosten für die Überdeckung wieder in Einklang gebracht werden kann.

Und drittens: Der Fuss- und der Veloverkehr sowie der Tram- und der Busverkehr sind als Fein- und Mittelverteiler grundsätzlich oberirdisch zu führen.

Viertens: Bei Bundesinfrastrukturen setzt sich der Kanton bei den entsprechenden Behörden für den angemessenen Schutz von Siedlung und Umwelt ein.

Sie sehen also, wir haben dank diesem Postulat – und das freut mich – doch gewisse Erkenntnisse erreicht, in welchem Umfang ein unterirdisches Bauen tatsächlich Sinn macht. Nun schreiben Sie ja das Postulat heute ab. Damit bin ich selbstverständlich auch einverstanden. Aber die Arbeit geht weiter. Entscheidend sind – Sie haben es hier im Rat gesagt – letztlich die Projekte, die aus dieser Erkenntnis heraus resultieren sollen, und da haben wir ja schon einige aufgelegt. Das Rosengartentram und der Tunnel sind nebst der Einhausung Schwamendingen sicher zwei sehr aktuelle Projekte. Wenn ich die Gubriströhre erwähne, dann ist das sicher etwas, das auch von gesamtnationaler Bedeutung ist. Und erlauben Sie mir an dieser Stelle zu sagen: Nächsten Mittwoch weihen wir doch – ich würde sagen – den grössten Tunnel der Welt ein, den Gotthardtunnel, auch das, darf ich sagen, vom Timing her ein wunderbarer Moment für die Abschreibung dieses Postulates, etwas, worauf die ganze Schweiz stolz ist, das die Schweiz vereinigt und worauf wir auch aufbauen dürfen in unserer künftigen Verkehrspolitik. Vielen Dank.

Ratspräsident Rolf Steiner: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 206/2011 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Arbeitslosigkeit und Krankheit: Bessere Vermittlungsfähigkeit dank Zusammenspiel der Institutionen

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juni 2015 zum Postulat KR-Nr. 72/2011 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 2. Februar 2016

Vorlage 5208

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Die WAK beantragt Ihnen ohne Gegenstimme, das vor fünf Jahren eingereichte Postulat als erledigt abzuschreiben. Es geht hier, wie Sie gehört haben, um die bessere Vermittlungsfähigkeit, wenn Arbeitslose, vor allem Langzeitarbeitslose, krank werden oder auch ausgesteuert sind.

In seinem Bericht umschreibt der Regierungsrat den bereits bestehenden umfassenden Massnahmenkatalog für Stellensuchende. Auch Probleme der physischen und psychischen Gesundheit werden durch die RAV-Mitarbeitenden (*Regionales Arbeitsvermittlungszentrum*), die für sensible Themen entsprechend geschult sind, in den Beratungsgesprächen angesprochen.

In Einzelfällen vermitteln sie eine berufliche, soziale oder psychologische Fachberatung, wenn eine solche Massnahme für die arbeitsmarktliche Wiedereingliederung sinnvoll ist. Stellensuchende, bei denen ein Risiko besteht, wegen der Belastung durch die Arbeitslosigkeit zu erkranken, haben die Möglichkeit, an Programmen zur vorübergehenden Beschäftigung teilzunehmen, welche bereits ab einem Beschäftigungsgrad von 50 Prozent besucht werden können.

Die RAV vermitteln auch IV-Rentenbeziehende, die bereit und in der Lage sind, eine zumutbare Arbeit anzutreten. In diesem Bereich besteht seit 2002 eine etablierte Zusammenarbeit zwischen dem Bereich Arbeitsmarkt des AWA (*Amt für Wirtschaft und Arbeit*) und der Sozialversicherungsanstalt. Gemeinsam werden Massnahmen der fünften

IV-Revision umgesetzt, wie zum Beispiel Früherfassung und Frühintervention oder Pilotprojekte.

Weiter wurde für Menschen mit einer Mehrfachproblematik die Interinstitutionelle Zusammenarbeit, IIZ, entwickelt, an der das AWA, das kantonale Sozialamt sowie das Amt für Jugend und Berufsberatung beteiligt sind. Betroffenen bietet die IIZ eine massgeschneiderte Integrationslösung, die bei über 40 Prozent zu einer Wiedereingliederung in den ersten Arbeitsmarkt führt.

Schliesslich besteht für die Beratung und Vermittlung von Ausgesteuerten und Sozialhilfebeziehenden seit zwei Jahren eine arbeitsmarktliche Integrationsberatung mit dem Ziel, dass diese Personengruppe die RAV-Dienstleistungen in Anspruch nimmt.

Die Postulatsabschreibung war in der WAK unbestritten. Auch die Kommission erachtet es als nicht angebracht, den bestehenden Massnahmenkatalog für Langzeitarbeitslose und Ausgesteuerte mit gesundheitlichen Problemen weiter auszubauen. Vielmehr gilt es, die bestehenden Massnahmen gezielt einzusetzen. Und Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), erlauben Sie mir hier auch eine persönliche Meinung noch dazu zu geben: Ich glaube, Sie wissen das selber, dass die Problemstellung in Bezug auf Langzeitarbeitslose oder vor allem auf Ausgesteuerte sicherlich im Zunehmen begriffen ist, und zwar auch in Berufen, in denen man es früher nicht für möglich gehalten hätte, dass diese Leute irgendwann mal ausgesteuert werden oder langzeitarbeitslos sind. Oftmals sind diese dann psychisch noch mehr betroffen als andere. Da stehen Sie vor grossen Herausforderungen, Frau Volkswirtschaftsdirektorin.

Die WAK beantragt Ihnen deshalb ohne Gegenstimme, der Abschreibung des Postulats zuzustimmen.

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt): Vorsorgen ist besser als Heilen. Es ist unbestritten, zwischen Krankheit und Langzeitarbeitslosigkeit kann ein Zusammenhang bestehen. Die Postulanten forderten eine Bewirtschaftung dieses Zusammenhangs. Sie forderten dazu einen Massnahmenkatalog.

Wir von der SVP wollten dieses Postulat und diesen Massnahmenkatalog nicht. Warum? Weil dieser Massnahmenkatalog ausser in der Verwaltung keinen einzigen Arbeitsplatz und damit keine wahren Perspektiven schafft. Und genau das ist es, was die Betroffenen benötigen, Perspektiven. Und genau dafür setzen wir uns von der SVP ein, für Perspektiven. Wir setzen uns ein für Arbeitsplätze und stellen uns gegen den Import von Arbeitslosigkeit aus dem Ausland. Wir setzen

uns ein für Kontingente und Inländervorrang und stellen uns gegen die Masseneinwanderung. Die SVP will Perspektiven statt Massnahmenkataloge. Wir wollen vorsorgen statt heilen und daher dieses Postulat abschreiben. Besten Dank.

Birgit Tognella (SP, Zürich): Das der Vorlage 5208 zugrunde liegende Postulat, bessere Vermittlungsfähigkeit dank Zusammenspiel der Institutionen, wurde im Jahr 2011 eingereicht. Und noch heute, nach fünf Jahren, ist dieses Thema nach wie vor von grosser Bedeutung. Der Regierungsrat hat dieses Postulat umfangreich beantwortet, herzlichen Dank dafür. Die Zahl der arbeitslosen Ausgesteuerten wurde in diesen fünf Jahren nicht kleiner, im Gegenteil: Laut dem Statistischen Jahrbuch sind im Jahr 2011 rund 34'000 Erwerbslose und im Jahr 2014 rund 35'000 Erwerbslose registriert worden. Dies veranlasst mich, uns, weiterhin am Ball zu bleiben und diese Entwicklung im Auge zu behalten. Ich gehe davon aus, dass die Vermittlungsfähigkeit mit allen Beteiligten, dem RAV, der IV sowie den Sozialämtern mit diesem Massnahmenkatalog, welcher in der Antwort des Regierungsrates beschrieben worden ist, weiterhin angewendet wird. Wir schreiben dieses Postulat ab.

Hans-Jakob Boesch (FDP, Zürich): Die Antwort des Regierungsrates bestätigt das, was die FDP bereits bei der Überweisung des Postulates gesagt hat: Es besteht ein dichtes Netz an Beratungsstellen und die betreffenden Amtsstellen sind fürs Thema sensibilisiert. Dadurch ist gewährleistet, dass kranke Arbeitslose genügend Unterstützung erhalten, damit sie möglichst nicht aus dem Arbeitsprozess fallen und von der Sozialhilfe abhängig werden. Auch ist es absolut richtig, dass der Hauptauftrag der RAV, die Arbeitsvermittlung, weiterhin im Zentrum von ihrer Arbeit steht. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Die Grünen sind wie die gesamte WAK für Abschreibung dieses Vorstosses. Der Vorstoss zum Thema «Bearbeitung der verschiedenen Kategorien von Arbeitslosen» zeigt zweierlei: Zum einen weist er auf die komplizierten und intransparenten Strukturen hin. Diese sind zu vereinfachen, sind dringend zu vereinfachen. Zweitens überzeugt uns die Antwort der Regierung. Sie zeigt nämlich auf, dass die nicht einfachen Verhältnisse gut gelöst werden und dass die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Institutionen gut funktioniert.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Danke für den schönen Prosatext der Regierung. Die WAK scheint mit diesem Prosatext einverstanden zu sein. Ich hoffe, dass das Engagement, die Seriosität der WAK in der Diskussion und in der Antragstellung zur Abschreibung höher ist, als es die anfängliche Abwesenheit ihres Präsidenten hier im Saal vermuten lässt. Ob das System wirklich erfolgreich ist, dazu hätte ich mir einen Bericht mit Facts and Figures gewünscht, einen Benchmark zu anderen Kantonen. Eine Zahl finden wir hier im Bericht: 40 Prozent Erfolg der IIZ für Integration und Einführung in den primären Arbeitsmarkt. Das ist mir ein bisschen zu wenig. Wir müssen eigentlich wissen, ob die Massnahmen, die Zusammenarbeit und so weiter auch wirklich sinnvoll ist. Wir müssen sie nicht erhöhen, sondern wir müssen wissen, ob sie optimierbar sind. Als nicht WAK-Mitglied bleibt mir nichts anderes übrig, als die Abschreibung zu unterstützen, wobei wir dies hier mit gewissen Bedenken tun. Danke.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Bei diesem Postulat ist mir ein legendärer Rat von meinem Vetter Johannes wieder in Erinnerung gekommen. Beim Abschied sagte er mir nämlich jeweils immer: «Bleib gesund, es ist dir wohler.» Dass Gesundbleiben aber nicht einfach so gemacht werden kann, wissen wir alle. Psychische, physische und seelische Gesundheit ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Und weil der Mensch von Grund auf ein tätiges Wesen ist, kann gerade Arbeitslosigkeit grosse Auswirkungen auf seine Gesundheit haben, ihn eben krank machen. Und ich kann Lorenz Schmid beruhigen: Wir arbeiten seriös in der WAK und studieren viele Fakten. Und auch wenn er hier nicht so viele Zahlen findet, eine wichtige hat er gesehen. Das ist ein Hinweis darauf, dass die Zusammenarbeit funktioniert, insbesondere die Interinstitutionelle Zusammenarbeit. Insgesamt kann festgehalten werden, dass wir über eine breite Angebotspalette an unterstützenden Stellen verfügen, die den krankmachenden Folgen einer Arbeitslosigkeit entgegenwirken können. Neue Gefässe braucht es nicht. Entscheidend ist vielmehr, dass diese Stellen wirksam zusammenarbeiten und da hat Max Homberger recht: Das kann man sicher noch optimieren. Je besser das nämlich gelingt, desto schneller können bei von Arbeitslosigkeit Betroffenen Lösungen gefunden und somit auch potenzielle Sozialfälle verhindert werden.

In diesem Sinne ist die EVP bereit, dieses Postulat abzuschreiben. Und in Anlehnung an meinen Vetter Johannes rate ich Ihnen allen: Werden Sie nicht arbeitslos, es ist gesünder!

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Arbeitslosigkeit und Krankheit sind oft eng miteinander verknüpft. Oft weiss man nicht, welches Problem zuerst da war. Verursachte die Arbeitslosigkeit die Krankheit oder war die Krankheit eine Ursache der Arbeitslosigkeit? Ziel des Postulates ist es, die vorhandenen institutionellen Kompetenzen auszuschöpfen, damit die Vermittlungsfähigkeit erhöht werden kann. Das RAV hat eine hohe Kompetenz bei der beruflichen Integration, die Sozialdienste haben eine hohe Kompetenz bei der sozialen Eingliederung.

Die Antwort des Regierungsrates auf das Postulat fiel doch eher enttäuschend aus. Das AWA verharrte in seiner Stellungnahme in der Logik der Arbeitslosenversicherung und vermag nicht eine Brücke zur Sozialhilfe zu schlagen. Bezeichnend an der Stellungnahme ist beispielsweise, dass die Volkswirtschaftsdirektion die Antwort nicht mit dem Sozialamt koordinierte. Als Postulant kann ich dennoch der Abschreibung des Postulates zustimmen. Auf einen Zusatzbericht kann verzichtet werden, denn in der Kommission wurde seitens des AWA mündliche Ausführungen gemacht, in welche Richtung eine interinstitutionelle Zusammenarbeit zwischen Arbeitslosenversicherung und Sozialdiensten gemacht werden soll, eine Zusammenarbeit, wie sie heute bereits zwischen dem RAV und der IV besteht. Es bewegt sich etwas und deshalb plädiere ich dafür, dass wir vorerst einmal die Ergebnisse dieser institutionellen Zusammenarbeit abwarten. Danke.

Roger Liebi (SVP, Zürich), Präsident der WAK: Herr Schmid, ich verbitte mir solch böartige Unterstellungen, die alle Kommissionsmitglieder der WAK betreffen, nachdrücklich. Sie haben es ja von Herrn Bütikofer auch gehört und von allen Sprechenden, dass sie diesen Bericht so gelesen haben und dem auch so zustimmen. Wie Sie ja hoffentlich wissen, wenn Sie das seriös durchgelesen haben, wer in der Kommission vertreten ist: Auch die CVP ist dort drin vertreten. Und ich darf Ihnen versichern, Herr Schmid: Es geht auch ohne Herrn Schmid dort sehr seriös zu und her.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wir nehmen das Thema selbstverständlich sehr ernst. Die Regionalen Arbeitsvermittlungszentren beraten und vermitteln ja auch Personen, die gleichzeitig bei der Invalidenversicherung angemeldet sind oder bereits eine Rente beziehen. Im Kanton Zürich sind das circa 1000 Personen. Insgesamt haben wir ja über 33'000 angemeldete arbeitslose Menschen in diesem Kanton Zürich. Es ist auch nicht so, dass Sie nicht wissen, ob wir unsere Arbeit gut oder schlecht machen. Auch hier, Lorenz Schmid, ich

weiss, du bist jetzt beschäftigt, aber die Regionalen Arbeitsvermittlungszentren erhalten jedes Jahr, da wir dies ja im Auftrag des Bundes machen, sehr gute Noten für unsere Arbeit und auch für die Effizienz unserer Arbeit und für die Wiedereingliederung und damit die Vermittlung unserer arbeitslosen Menschen. Also hier haben wir sehr wohl einen Leistungsausweis.

Dass es tatsächlich so ist, dass es bei der Arbeitslosigkeit auch ungewohnte Konstellationen gibt, die man nicht so erwarten würde, das hat Herr Kommissionspräsident Liebi erwähnt. Zum Beispiel haben wir eine ungewohnt hohe Zahl von arbeitslosen Informatikerinnen und Informatikern. Das versteht ja niemand, weil man eigentlich ICT-Leute (*Information and Communication Technology*) braucht. Genau deshalb sind wir diesem Thema auf den Grund gegangen. Wir haben versucht herauszufinden, woran das liegt. Einer der Gründe liegt darin, dass diese Leute zum Teil über keine Qualifikationen verfügen, die sie ausweisen können, zum Beispiel Ausbildungen, weil man damals halt einfach auch in diesen Beruf ohne Ausbildung gekommen ist. Hier kann man Abhilfe schaffen und hier sehen wir auch, dass wir einen grossen Erfolg der Wiedereingliederung haben. Ich möchte auch erwähnen, dass wir beim AWA zum Beispiel auch ein Mentoring-Projekt haben, indem Leute aus der Wirtschaft Arbeitslosen helfen, sich wieder zu integrieren beziehungsweise dass sie die Chance entdecken, wo überhaupt eine Stelle frei ist. Hier ist das Amt für Wirtschaft und Arbeit – da können Sie sicher sein – sehr kreativ. Wir versuchen alles zu tun, damit diese Leute so rasch wie möglich wieder eine Stelle haben. Und es ist auch nicht so, dass wir nicht mit anderen Departementen zusammenarbeiten, im Gegenteil: Wir suchen diese Zusammenarbeit, nur ist halt die regionale Arbeitsvermittlung, wie es in ihrem Namen steht und wie es auch der Bundesauftrag ist, auf die Vermittlung der Arbeit konzentriert. Und selbstverständlich – es wurde seitens der SVP gesagt –, selbstverständlich liegt mir als Volkswirtschaftsdirektorin sehr viel an den Rahmenbedingungen, damit Arbeitsplätze erhalten bleiben, das weiss ich, und neue geschaffen werden. Deshalb ist auch die Standortförderung ein wichtiger Teil bei der Arbeit – und übrigens auch die Standortpflege der Unternehmen, die hier im Kanton Zürich sind und die Arbeitsplätze anbieten und diese Arbeitsplätze zum Teil seit vielen Jahrzehnten schon anbieten.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Abschreibung des Postulates.

Ratspräsident Rolf Steiner: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat 72/2011 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.

Fraktionserklärung der EDU zu Ausschreitungen anlässlich des Abstiegs des FC Zürich

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der EDU zum Thema «Vermummte Chaoten werden mit Samthandschuhen angefasst und man lässt sie gewähren».

Zu Hunderten zogen sie letzten Mittwoch erneut durch Zürich, schlugen Fenster und Türen ein, besprayten Fassaden, bewarfen Polizisten mit Steinen und brennenden Fackeln. Der Stadtrat verurteilt und verspricht mit markigen Worten Besserung. Und was passiert? Gar nichts. Die Intensität der Gewalt nimmt zu, die Gewalttäter sind vermummt und werden nicht oder nur halbherzig strafrechtlich belangt. Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird dem Zufall überlassen. Hätte der Kantonsrat unsere PI zur härteren Bestrafung der Vermummten überwiesen, hätten wir in Zukunft weniger vermummte Chaoten. Denn härtere Strafen schrecken ab und haben eine präventive Wirkung. Es zeigt sich, dass viele Parteien lieber Probleme bewirtschaften als Probleme lösen. Wir von der EDU fragen Sie, was noch alles passieren muss, bis endlich härter durchgegriffen und bestraft wird. Danke.

Fraktionserklärung der Grünen zum Engagement der EKZ bei der Repower AG

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der Grünen zum Engagement der EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) bei der Repower AG.

Mit Befremden nimmt die Fraktion der Grünen Kenntnis vom geplanten Engagement der EKZ bei der Repower AG. Die Repower AG wurde kürzlich im Rating unterhalb von «Investment grade» eingestuft. Damit droht ihr die Kürzung der Kreditlimiten und damit die Pleite. Verursacht wurde das durch ein abenteuerliches Engagement

im italienischen Strommarkt mit einem dafür Verantwortlichen für das Italiengeschäft, den man als mafia-affin bezeichnen muss. Angekündigt wird eine Devestition aus der Kernenergie und einem italienischen Gaskraftwerk. Das sind Potemkinsche Dörfer. Trotz Volksabstimmung hat die Repower den Ausstieg aus dem Kohlkraftwerkprojekt in Kalabrien noch immer nicht vollzogen.

Wenn die EKZ ihr Engagement in Wasserkraft erhöhen will, dann kann sie Wasserkraftwerke leasen. Bevor die Repower nicht ausgemistet ist, ist eine Beteiligung der EKZ nicht angezeigt.

Fraktionserklärung der SP zum Einstieg der EKZ bei Repower

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Eine Fraktionserklärung zum gleichen Thema, «Einstieg der EKZ bei Repower».

Wir begrüßen im Gegensatz zum eben Gehörten diesen Einstieg. Er wird dazu beitragen, dass die Wasserkraft, die schweizerische Wasserkraft in schweizerischen Händen bleibt. Das ist ein altes Anliegen unserer Partei. Mit der neuen Strategie, die Repower mit dieser Rekapitalisierung bekannt gibt, setzt sie auf erneuerbare Energien. Sie setzt klar auf den Ausstieg aus der Atomenergie und den Ausstieg aus der Gaskraft. Mit der Beteiligung eines privatwirtschaftlichen Fonds der UBS (*Schweizer Grossbank*) wird klar gezeigt, woran die Wirtschaft interessiert ist und auf welche Energie sie setzt: Sicher nicht auf Atomenergie. Die EKZ dagegen setzen auf die richtige Energie, das unterstützen und begrüßen wir.

5. CO₂-Teil-Kompensation bei allen Flügen ab Zürich

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) und Denise Wahlen (GLP, Zürich) vom 16. Juni 2014

KR-Nr. 137/2014, RRB-Nr. 873/20.8.2014 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, in seiner Funktion als Verwaltungsrat und Mitinhaber des Flughafens Zürich, die notwendigen Schritte für die Einführung einer standardisierten CO₂-Kompensation bei allen Flügen ab Zürich einzuleiten. Dabei soll eine Taxe von mindestens 10 Franken für alle Abflüge ab Zürich eingeführt werden. Dies deckt ungefähr den näheren europäischen Kompensationsbedarf ab. Diese zu-

sätzliche Taxe ist der bestehenden Flughafentaxe hinzuzufügen. Die Einnahmen sollen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und weiterer emissionsarmen- und ressourcenschonenden Verkehrsträger (z.B. Elektromobilität, Fuss- und Veloverkehr) verwendet werden.

Begründung:

Der CO₂-Ausstoss pro Flug ist enorm. Vor allem Flüge in naheliegende europäische Städte sind aus Umweltsicht sehr problematisch. Ausserdem bestehen umweltfreundlichere Alternativen (Bahn). Weiter profitiert der gesamte Flugverkehr nach wie vor von einer völligen Steuerbefreiung (keine MwSt, keine CO₂-Abgabe). Die Kostenwahrheit muss auch beim Flugverkehr endlich angestrebt werden. Die CO₂-Teil-Kompensation ist ein erster Schritt in diese Richtung, der auf kantonaler Ebene umgesetzt werden kann. Eine solche Gebühr bietet zahlreiche Vorteile:

- verursachergerechte Lösung mit verträglichem Zuschlag,
- kein Konkurrenzvorteil einer Airline (alle Passagiere bezahlen den gleichen Kompensations-Betrag),
- einfache Verrechnung über Flughafentaxe,
- Realisation von zusätzlichen Projekten (öffentlicher Verkehr, Elektromobilität, Fuss- und Veloverkehr).

Der Kanton Zürich ist Mitinhaber der Flughafen Zürich AG und mit 3 von 8 Verwaltungsräten genügend stark vertreten, um entsprechenden Einfluss ausüben zu können.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung (SR 101) ist die Gesetzgebung über die Luftfahrt Sache des Bundes. Es handelt sich dabei um eine umfassende Bundeskompetenz. Mit dem Erlass des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) und zahlreicher Verordnungen machte der Bund Gebrauch von seinen Kompetenzen in diesem Bereich. Die Erhebung von Flughafengebühren wird in Art. 39 LFG detailliert geregelt. Demnach ist die FZAG als Flughafenhalterin berechtigt, für die Benützung und den Zugang zu den dem Flugbetrieb dienenden Flughafeneinrichtungen Gebühren zu erheben. Namentlich dürfen Passagiergebühren, Sicherheitsgebühren, Landengebühren, Abstellgebühren, Lärm- und Emissions-Zuschläge, Nutzungsentgelte für die Benutzung zentraler Infrastrukturen sowie Zugangsentgelte für die Flughafenanlagen erhoben werden. Bei der Festlegung der Gebühren ist der Flughafenhalter verpflichtet, u.a. auch die Schadstoffemissionen zu be-

rücksichtigen (Art. 39 Abs. 4 Bst. d LFG). Auf den schweizerischen Landesflughäfen wurde bereits 1997 ein Modell eingeführt, das allerdings nicht auf dem Schadstoff CO₂, sondern auf dem lokal wirksamen Schadstoff NO_x (Stickoxid) beruht und nur den Start- und Landezyklus erfasst. Das Modell wurde zwischenzeitlich an die Empfehlungen der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz angepasst und trat in Zürich am 1. April 2010 in Kraft. Welche Kosten und welche Erträge für die Gebührenberechnung heranzuziehen sind, hat der Bundesrat in der Verordnung über die Flughafengebühren (SR 748.131.3) festgelegt.

Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt kommt die Aufsicht über die Gebühren zu (Art. 39 Abs. 8 LFG). Die Gebühren dürfen entsprechend dem gebührenrechtlichen Kostendeckungsprinzip insgesamt höchstens so festgesetzt werden, dass sie die ausgewiesenen Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen (Art. 39 Abs. 5 LFG). Eine Verwendung von Flughafengebühren für nicht flughafen- bzw. luftverkehrsbezogene Verkehrsprojekte (öffentlicher Verkehr, Elektromobilität, Fuss- und Veloverkehr), wie sie das Postulat fordert, ist deshalb gestützt auf die geltende Rechtsordnung unzulässig. Dies wäre höchstens dann möglich, wenn auf Bundesebene entsprechende gesetzliche Änderungen vorgenommen würden. Angesichts dieser Rechtslage wäre es nicht zielführend, wenn sich die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG für die Einführung einer CO₂-Teilkompensation einsetzen würde.

Mit Blick auf die Zivilluftfahrt einigten sich im Oktober 2013 die Mitgliedstaaten der International Civil Aviation Organization (ICAO) auf einen Fahrplan für ein weltweites Klimaschutzabkommen im Luftverkehr. Bis 2016 will die ICAO ein marktbasierendes System zur Emissionsbegrenzung entwickeln, das 2020 in Kraft treten soll. Zudem verkennt das Postulat die wahre Bedeutung der Klimakompensation: Ziel dieses Instruments ist es, den tatsächlich verursachten Treibhausgas-Ausstoss an anderer Stelle wieder auszugleichen, beispielsweise durch entsprechende Einsparungen von Treibhausgas-Ausstossen, durch die Speicherung von Kohlendioxid (sogenannte CO₂-Sequestrierung) oder durch Aufforstungen. Der Grundgedanke der CO₂-Kompensation also, den nicht vermeidbaren Ausstoss von Treibhausgasen an einen Ort durch Einsparungen an einem anderen Ort wettzumachen, wird durch die giesskannenähnliche Umlagerung von Gebühreneinnahmen in Projekte des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs nicht erreicht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die im Postulat geforderte Erhebung einer CO₂-Kompensation bei allen Flügen ab Zürich in der alleinigen Kompetenz des Bundes liegt. Die Verwendung der Einnahmen aus einer solchen Gebühr für Projekte, die nichts mit dem Flughafen Zürich zu tun haben, ist mit den geltenden gesetzlichen Grundlagen nicht vereinbar.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 137/2014 nicht zu überweisen.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Unser Postulat bittet den Regierungsrat, in seiner Funktion als Mitglied des Verwaltungsrates, zusammen mit der Flughafen AG die notwendigen Schritte zu prüfen und einzuleiten, damit eine standardisierte CO₂-Abgabe bei allen Flügen ab Zürich eingeführt werden kann. Diese Abgabe soll mindestens zehn Franken betragen. Die Einnahmen dieser Abgabe sollen in Projekte des öffentlichen Verkehrs und von Ressourcen schonendem Verkehr, also Langsam-, Fussgängerverkehr, Elektromobilität, fliessen.

Ja, wieso haben wir dieses Postulat eingereicht? Wir wissen es alle, der CO₂-Ausstoss pro Flug ist enorm. Vor allem Flüge in nahe liegende europäische Städte sind aus Umweltsicht sehr problematisch. Ausserdem bestehen natürlich umweltfreundlichere Alternativen, allen voran die Bahn. Und – und das ist auch besonders wichtig – weiter profitiert der Flugverkehr nach wie vor von einer völligen Steuerbefreiung. Das heisst, keine Mehrwertsteuer, keine CO₂-Abgabe. Die Kostenwahrheit soll jetzt auch beim Flugverkehr endlich angestrebt werden.

Ja, natürlich existieren heute bereits sehr viele Berichte, Studien und Konzepte, auch sehr viele Absichtserklärungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Auch die Flughafen AG veröffentlicht regelmässig einen Umweltbericht und lobt sich gerne selber und auch sehr grosszügig. Trotzdem ist immer noch vieles offen, leider, und vieles im theoretischen Bereich. Es fehlt das Konkrete, und dazu möchten wir einen kleinen Beitrag leisten.

Wieso zehn Franken oder wieso mindestens zehn Franken? Diese zehn Franken würden etwa den CO₂-Verbrauch ins nahe Ausland kompensieren. Flüge nach Rom, Berlin und so weiter würden mit dieser doch sehr bescheidenen Abgabe zwar nicht zu 100 Prozent abgedeckt, allerdings könnten damit sehr viele Projekte zur Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs rascher umgesetzt werden. Es ist ein kleiner Schritt zur Kostenwahrheit, ein grösserer Schritt für nachhaltige Mobilitätskonzepte.

Der Regierungsrat macht es sich ziemlich einfach in seiner Antwort, die lautet «Wir sind nicht zuständig». Ja, lieber Regierungsrat, als Verwaltungsrat des grössten Flughafens der Schweiz kennen auch Sie Ihren Wirkungsgrad beim Bund. Schlagen Sie dieses Konzept vor, beantragen Sie gesetzliche, notwendige Anpassungen. Ein Verwaltungsrat des grössten Flughafens der Schweiz ist nicht ein Verwalter. Ein Verwaltungsrat soll gestalten, strategische Entscheide treffen und sich nachhaltig orientieren. Und hier bieten wir Ihnen mit diesem Vorstoss eine ganz konkrete Gestaltungsmöglichkeit.

Zusammenfassend: Eine CO₂-Abgabe oder -Teilkompensation von mindestens zehn Franken bei allen Abflügen ab Zürich bringt echten Nutzen. Erstens: Es ist doch öko-logisch oder ökologisch logisch, kurze Flüge innerhalb des nahen europäischen Raums stärker zu belasten respektive vor allem die Bahn zu benutzen. Und zweitens: Viele in diesem Raum, auch viele, die jetzt dann gleich diesen Vorstoss vehement bekämpfen werden, fordern immer wieder, und zwar zu Recht, die Kostenwahrheit bei allen möglichen Themen. Mit dieser Abgabe erreichen wir immerhin eine kleine Annäherung zur Kostenwahrheit auch beim Flugverkehr. Und drittens: Unser Vorstoss ist auch sozialverträglich, insbesondere wenn man sieht, wie billig heute fliegen ist und in den letzten Jahren geworden ist. Es bezahlen nur diejenigen – und einen kleinen Beitrag von zehn Franken –, nur diejenigen, die wirklich fliegen, und nicht die Allgemeinheit.

Ja, seien Sie doch etwas mutig. Sagen Sie Ja zu diesem harmlosen, aber wichtigen Schritt. Die Stadt Zürich, welche ebenfalls einen Verwaltungsrat stellt bei der Flughafen AG, hat einem praktisch identischen Vorstoss bereits zugestimmt. Unterstützen Sie dies ebenfalls. Ich danke Ihnen bestens.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Mit diesem Postulat soll der Regierungsrat sich für eine CO₂-Zusatzabgabe beim Flugverkehr einsetzen. Diese Gebühr soll den Flughafentaxen zugeführt werden und mindestens zehn Franken pro Person betragen. Liebe Postulanten, der Regierungsrat hat in seinem Bericht zu diesem Thema schon erläutert, dass die Flughafentaxen eine Angelegenheit von Bundesbern sind. Und nun hat die GLP, wie schon erwähnt, sogar im Gemeinderat der Stadt Zürich ein fast gleichlautendes Postulat eingereicht. Natürlich kann der Regierungsrat an einer Verwaltungsratssitzung des Flughafens Zürich die Wünsche, die in diesem Postulat niedergeschrieben sind, berücksichtigen oder einbringen. Dies soll er unserer Meinung nach aber nicht tun.

Liebe GLP, Flughafentaxen dürfen nicht für ÖV-Wünsche eingesetzt werden. Dies ist gesetzlich so geregelt. Was mich persönlich noch interessiert: Welcher Verkehrsknotenpunkt in unserem Kanton ist besser mit Bus, Bahn, Tram, für Fuss- und Veloverkehr erschlossen als der Flughafen? Sie begründen dieses Postulat ja auch damit, dass diese Verkehrsarten am Flughafen ausgebaut und gefördert werden sollen. Was wollen Sie fördern oder was wollen Sie ausbauen? Ich sage es ein bisschen salopp: Wollen Sie doppelstöckige Fahrradwege? Wollen Sie Fussgängerautobahnen oder wollen Sie den Busbahnhof vergrössern? Dies sind Fragen, welche somit offen bleiben.

Zum Stichwort «Elektromobilität», da bin ich mit Ihnen teilweise einverstanden. Die Elektromobilität wird diesen Kantonsrat in Zukunft noch mehr betreffen oder wir werden mehr darüber sprechen. Wenn es um Elektromobilität geht, bin ich aber der Meinung, dass der Staat nicht dafür verantwortlich ist, dass dann zum Beispiel irgendwo Steckdosen für Elektroautos und so weiter gebaut werden. Man kann das ja auch gut nachsehen: Wenn Sie zum Beispiel nach Laax gehen, Skifahren gehen, können Sie da bequem im Parkhaus Ihr Elektroauto anschliessen und Strom tanken. Ich denke, unser Flughafen Zürich ist da auch auf gutem Weg, sich dem anzunehmen und das von sich aus zu fördern.

Die SVP-Kantonsratsfraktion will keine Erhöhung der Flughafentaxen. Unser Flughafen muss international konkurrenzfähige Flughafentaxen haben. Ebenfalls verkennt dieses Postulat die wahre Bedeutung der Klimakompensation. Aus diesen Gründen beantrage ich im Namen der SVP-Fraktion, dieses Postulat nicht zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir unterstützen die Überweisung dieses Postulates, auch wenn wir ein paar Fragezeichen haben über die genaue Begründung und die genauen Auswirkungen. Darum freuen wir uns auf die Arbeit in der Kommission, wenn es dann um die Details geht. Ich frage mich sehr, warum diese Kompensation nicht distanzabhängig sein muss. Es kann doch nicht sein, dass ein Kurzstreckenflug gleich viel Zuschlag kostet wie ein Langstreckenflug. Und ich denke, es ist sehr wichtig, dass wir unser Eisenbahnnetz ausbauen. Es ist einfach unnötig, dass wir Zubringerflüge zu den sehr nahe gelegenen europäischen Gross-Hubs, wie Frankfurt, München, Paris oder Milano Malpensa mit dem Flugzeug machen. Es könnte genauso gut sein, dass wir mit dem Zug dorthin fahren und die Langstreckenflüge, die ab und zu doch nötig sind, dann von dort aus machen. Und genau-

so gut könnten wir unsere chinesischen Touristen oder welche auch immer direkt zu diesen Hubs bringen und dann mit der Bahn direkt feinverteilt in die Schweiz bringen, sodass nicht alle über Zürich fahren müssen, sondern direkt nach Laax fahren können, von Frankfurt aus geht das via Basel viel einfacher.

Generell ist die Mobilität zu billig. Die Mobilität gerade im Autoverkehr ist zu billig und im Fliegen sowieso. Es kann einfach nicht sein, dass Ferien in Thailand günstiger sind als Ferien im Wallis oder in Graubünden. Darum unterstützen wir diese Teilkompensation und bitten Sie, dies auch zu tun. Herzlichen Dank.

Alexander Jäger (FDP, Zürich): Die FDP lehnt die Überweisung des Postulates ab. Das Postulat verlangt für alle Flüge eine CO₂-Kompensation. Dass der CO₂-Ausstoss beim Fliegen gross ist, das ist unbestritten. Nur ist das kein schweizerisches Problem und kann in der Schweiz alleine nicht gelöst werden. Kommt noch dazu, dass man die Abgabe nur am grössten Schweizer Flughafen einführt.

Wenn man in der Schweiz eine Gebühr einführt, dann gibt es zwei Möglichkeiten, wie sich die Kundinnen und Kunden verhalten. Erstens: Die Gebühr ist derart niedrig, dass man sie nur als Umverteilung ansehen kann. Dann macht sie meiner Meinung keinen grossen Sinn. Oder zweitens: Sie ist so hoch, dass sie bei den Passagieren einen Einfluss hat. Dann fliegen vermutlich nicht viele Personen weniger. Nach meiner Ansicht werden diese Personen dann die Flüge einfach über einen anderen Flughafen abwickeln. München, Stuttgart und Milano werden sich freuen, die Umwelt aber weniger, da am Flughafen Zürich immerhin schon ökologische Abgaben bezahlt werden müssen, die bei den ausländischen Flughäfen nicht anfallen. Es wird also netto sogar eine ökologische Verschlechterung geben, da die Reisenden dann einen weiter entfernten Flughafen benutzen müssen und mit dem Auto oder Zug hinfahren. Seit dem Aufheben des Euro-Mindestkurses hat man es ja gesehen, dass die Schweizer auch dem deutschen «Geiz ist geil» nachleben, und das wird sich auch beim Wählen des Flughafens nicht ändern.

Weiter muss man einfach beachten, dass die Reisenden bereits heute selber eine CO₂-Kompensation wählen können. Es gibt hier Instrumente, wie zum Beispiel «myclimate», und das nennt man dann Eigenverantwortung. Da kann jeder selber entscheiden, was er machen will. Fazit: Entweder eine globale, mindestens europäische Lösung oder besser gar nichts. Ich bitte Sie wie die FDP-Fraktion, die Überweisung abzulehnen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Herr Hauri, Sie haben inhaltlich völlig recht. Es gibt nichts zu ergänzen, es stimmt alles, was Sie gesagt haben – aber: Aber es ist halt eben auch so, was der Regierungsrat schreibt: Er ist nicht zuständig. Er ist schlicht nicht zuständig. Es gibt die Möglichkeit einer Standesinitiative, es gibt die Möglichkeit eines Vorstosses im Bundesparlament, das wären die korrekten Vorgehensweisen. Aber hier ein «Postulätli» zu diesem Thema einzureichen, um in zwei Jahren zu lesen, dass der Regierungsrat halt nicht zuständig ist, das ist untauglich. Die Idee ist gut, der Saal ist der falsche. Aus Sympathie werden wir uns der Stimme enthalten.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Wie bereits gesagt ist die Verwendung von Flughafenengebühren für nicht flughafen- oder flugverkehrsbezogene Projekte nicht zulässig. Die Gebühren müssen gemäss Kostendeckungsprinzip festgelegt werden. Eine giesskannenähnliche Umlagerung von Gebühren ist nach unserer Meinung absolut nicht zielführend. Wir unterstützen das Postulat nicht.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Auch uns stören vor allem Flüge in nahe liegende europäische Städte. Sie sind aus Umweltsicht sehr problematisch, weil der CO₂-Ausstoss pro Flug sehr gross ist. Es bestehen umweltfreundliche Alternativen, wie beispielsweise die Bahn. Weiter profitiert der gesamte Flugverkehr nach wie vor von einer völligen Steuerbefreiung, das stört uns ebenfalls. Wir sind auch gleicher Meinung wie die Postulanten, dass die Kostenwahrheit auch beim Flugverkehr endlich angestrebt werden muss.

Dann geht es uns aber gleich wie den Grünen, das grosse Aber kommt auch bei uns: Es gibt eine Kumulation der Gründe – die sind ja in der Antwort der Regierung bereits aufgeführt –, die uns davon abhalten, das Postulat zu überweisen. Und wir möchten wirklich sagen: Liebe GLP, macht doch einen Vorstoss auf Bundesebene, das würden wir auch so sehen. Aus Sympathie sind wir konsequent und lehnen deshalb ab (*Heiterkeit*).

Laura Huonker (AL, Zürich): Es ist zwar nicht zielführend, dieses Postulätli, trotzdem stützt es die Alternative Liste aus Sympathie mit einem Ja. Es ist gut, dass nachhaltige Themen auf der politischen Agenda auch des Flughafens Zürich sind. Es ist zwar auf der falschen, aber wir stützen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Dieses nicht mal mit bestem Willen umzusetzende Postulat wird die BPD nicht überweisen. Mehrere Gründe sprechen dagegen. Wie schon mehrmals erwähnt, liegt die Erhebung einer CO₂-Kompensation allein beim Bund. Zweitens wollten die Postulanten die Einnahmen aus der neuen Taxe für den öffentlichen Verkehr, Elektromobilität, Fuss- und Veloverkehr verwenden. Vermutlich ist es Unwissen, dass die Verwendung von Flughafenengebühren für nicht flughafen- beziehungsweise luftverkehrsbezogene Verkehrsprojekte, gestützt auf die geltende Rechtsordnung unzulässig ist. Die Flughafen Zürich AG steht in einem knallharten Wettbewerb mit den Fluggesellschaften. Eine Gebührenerhöhung hätte eine massive Verschlechterung der Situation zur Folge. Durch geschickte Verhandlungen hat sich die Flughafen AG im vergangenen Jahr mit den Fluggesellschaften sogar auf eine Reduktion der Flughafenengebühren geeinigt. Die tieferen Gebühren werden nach rechtskräftiger Verfügung durch das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) voraussichtlich im dritten Quartal 2016 eingeführt. So würden Passagiere und Fluggesellschaften um rund 40 Millionen Franken pro Jahr profitieren, und das ist gut so. Auch unser wichtigster Flughafenpartner, die Swiss (*Schweizer Fluggesellschaft*), und alle Fluggesellschaften, die den Flughafen Zürich bedienen, profitieren direkt von dieser moderaten Gebührensenkung. Somit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtsystems Flughafen gesteigert. Eine neue Gebühr liegt da völlig quer in der Landschaft.

Wie bereits gesagt, wir werden das überflüssige Postulat nicht überweisen.

Hans Wiesner (GLP, Bonstetten): Eine kleine Replik an Roman Schmid: Ich freue mich, dass du dich für den Ausbau der Velerreichbarkeit des Flughafens einsetzen willst, ich habe noch nie ein Velo am Flughafen gesehen. Etwas an Alexander Jäger: Ich weiss nicht, ob Sie selber je einmal eine Klimakompensation für einen Flug gemacht haben.

Etwas zur Abwanderung, wie mehrmals gesagt wurde: Deutschland kennt eine Flugverkehrsabgabe. Interessanterweise sind die Leute nicht nach Amsterdam, Kopenhagen oder Luxemburg abgewandert, lediglich das Wachstum des deutschen Luftverkehrs – und das ist genau, was die Grünliberalen wünschen – wurde etwas reduziert. Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand wegen zehn Franken nach Milano Malpensa gehen würde, der zugegebenermassen mit dem ÖV wesentlich schlechter erreichbar ist, ist vernachlässigbar. Was wir Grünlibe-

rale eben anstreben, ist, dass die 80 Prozent der Flüge, die von Zürich nach Europa gehen, sich zugunsten der Bahn oder zugunsten von anderen Transportmitteln reduzieren.

Andreas Hauri (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte mich zuerst ganz herzlich für die Sympathiewerte bedanken, die wir erhalten haben. Wir haben die Herzen gewonnen, aber nicht diesen Vorstoss. Trotzdem mal für dies vielen Dank.

Ein paar Erklärungen trotzdem: Also lieber Roman Schmid, du hast das wirklich nicht durchgelesen. Es geht selbstverständlich nicht um den Ausbau des ÖV nur rund um den Flughafen. Es geht selbstverständlich um den ganzen Kanton, das ist etwas ganz Grundlegendes.

Lieber Alexander Jäger, dein Votum hat so gut begonnen. Du hast anerkannt, dass der CO₂-Ausstoss bei Flügen tatsächlich enorm ist. Du hast das akzeptiert und bejaht und dann wurde es aber leider immer, immer düsterer, dein Votum, bis hin zur Aussage, dass es zur ökologischen Verschlechterung kommt. Das ist wirklich, wirklich nicht so, um es gelinde auszudrücken. Und vor allem habt ihr einen Punkt ignoriert: Die FDP ist immer für Kostenwahrheit. In diesem Votum kam kein Wort darüber. Und wir wissen alle, wenn wir vom Flugverkehr sprechen, sind wir fernab von Kostenwahrheit. Liebe FDP, lieber Alexander Jäger, ich bitte das beim Zweitvotum, das du ja gerade angekündigt hast, zu berücksichtigen.

Robert Brunner, herzlichen Dank für die Stimmenthaltung, für die Herzensgrüsse. Liebe AL, herzlichen Dank für die Herzensunterstützung. Liebe EVP, herzlichen Dank für die Herzensablehnung (*Heiterkeit*). Liebe BDP und auch andere Votanten, es ist schon etwas einfach, immer zu sagen, man sei nicht zuständig. Ich finde, gerade als grösster Flughafen der Schweiz mit Verwaltungsräten aus Regierung und anderen wichtigen Leuten kann man schon etwas mehr Selbstvertrauen an den Tag legen und schlussendlich auch beim Bund etwas einfordern. Das ist wirklich nicht so eine grosse Angelegenheit und da bin ich schon überrascht – über die BDP vor allem –, die da klein begeben will und nichts damit zu tun haben möchte. Ich danke, wenn Sie das unterstützen, nicht nur aus Sympathie, aber natürlich auch. Besten Dank.

Alexander Jäger (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Kostenwahrheit – ja, das ist richtig, aber es muss leider international gemacht werden, wir sind in einem internationalen Markt. Ich kann nicht Kostenwahrheit an einem Flughafen machen und den Rest ausser Acht

lassen. Das funktioniert leider Gottes nicht. Die Leute sind zu flexibel und gehen dann halt an einen anderen Flughafen. Sie lassen sich nicht einschränken. Zweitens, das hast du vielleicht nicht gehört, am Schluss habe ich Selbstverantwortung gesagt. Das fängt bei einem selber an. Ich persönlich brauche «myclimate» nicht, denn ich fliege seit 1991 nicht mehr, und zwar genau aus ökologischen Gründen. Deshalb muss es das für mich nicht geben. Aber ich sehe, es gibt genügend Leute, die fliegen. Deshalb ist der Flughafen ein Bedürfnis. Ich würde mal bei ihnen schauen, dass sie sich vielleicht ein bisschen einschränken, selber weniger fliegen, vielleicht braucht es ja dann den Flughafen nicht mehr. So können Sie das einfach nicht ändern, deshalb braucht es keine solchen Postulate.

Roman Schmid (SVP, Opfikon) spricht zum zweiten Mal: Noch schnell eine Antwort an Herrn Wiesner. Herr Wiesner, es ist richtig, wenn ich mit dem Flugzeug in die Ferien fliegen will, dann fahre ich nicht mit dem Fahrrad an den Flughafen, sondern mit dem Bus Nummer 759. Es wäre ja das Gleiche wie wenn ich mit dem ÖV in der IKEA meinen Schrank einkaufen würde, dann hätte ich auch ein Transportproblem. Aber es ist halt so, dass auch Arbeitnehmer am Flughafen beschäftigt sind, die mit dem Fahrrad zum Flughafen gehen. Für solche hat es genügend Abstellplätze am Flughafen. Oder wenn ich am Flughafen einkaufen gehe, dann kann ich das bequem auch mit dem Fahrrad machen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist halt so, dass nach Artikel 87 der Schweizerischen Bundesverfassung die Gesetzgebung über die Luftfahrt Sache des Bundes ist. Und mit dem Erlass des Luftfahrtgesetzes und mit zahlreichen Verordnungen machte der Bund auch Gebrauch von seinen Kompetenzen in diesem Bereich. Zudem sind die globalen Klimaschutzziele der internationalen Zivilluftorganisation Teil der Strategie «Nachhaltige Entwicklung» des Bundes. Also dem Bundesamt für Zivilluftfahrt kommt deshalb auch die Aufsicht über die Gebühren zu. Und die Gebühren dürfen entsprechend dem gebührenrechtlichen Kostendeckungsprinzip insgesamt höchstens so festgesetzt werden, dass sie die ausgewiesenen Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen. Also eine Verwendung von Flughafenengebühren für nicht flughafen- beziehungsweise luftverkehrsbezogene Verkehrsprojekte – ich sage mal öffentlicher Verkehr, Elektromobilität, Fussverkehr, Veloverkehr, wie das Postulat es eben fordert –, das ist aufgrund

der geltenden Gesetzgebung des Bundes – das müssen Sie zur Kenntnis nehmen – klar unzulässig. Dazu müssten zuerst die entsprechenden Gesetze auf Bundesebene geschaffen werden. Aber – und das ist auch wichtig – es wäre auch nicht zielführend, wenn sich die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG für die Einführung einer CO₂-Teilkompensation in Ihrem Sinn einsetzen würde. Es sind nicht nur rechtliche Aspekte, sondern auch sachliche Aspekte, die aus der Sicht der Regierung dagegen sprechen. Das Ziel der Klimakompensation ist es nämlich, den tatsächlich verursachten Treibgasausstoss an anderer Stelle wieder auszugleichen, beispielsweise durch entsprechende Einsparungen beim Treibhausgas-Ausstoss durch Speicherung von Kohlendioxid, sogenannte CO₂-Sequestrierung, oder durch Aufforstungen.

Und genau dieses Ziel wird nun durch die von Ihrem Postulat beabsichtigte giesskannenähnliche Umlagerung von Gebühreneinnahmen in Projekte des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs oder der Elektromobilität nicht mehr erreicht. Das heisst, das eigene Ziel, das Sie als Postulanten eigentlich gesteckt haben, erreichen Sie genau nicht mit Ihrem Postulat. Deshalb ist das Postulat nicht nur aus rechtlichen Gründen, sondern auch aus inhaltlichen Gründen aus Sicht der Regierung nicht zielführend. Die Regierung lehnt es ab. Aber ich kann Ihnen schon sagen – und da würde mir wahrscheinlich auch die Regierung zustimmen, wäre sie hier anwesend: Sie haben eine durchaus sympathische Debatte über dieses Postulat geführt. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 53 Stimmen (bei 12 Enthaltungen), das Postulat 137/2014 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Generell 80 km/h auf allen Autobahnen rund um Zürich

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich) vom 18. August 2014
KR-Nr. 182/2014, RRB-Nr. 1170/5.11.2014 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Wir laden den Zürcher Regierungsrat ein, sich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) für «Generell 80 km/h» auf der Nord- und West-

umfahrung einzusetzen. «Generell 80» sollte auf der A1 zwischen Dietikon und dem Brüttiseller-Kreuz auf der A3/A4 ab Wollishofen/Wettswil und auf der A51 ab Kloten eingeführt werden.

Begründung:

Das Hauptproblem von Staus ist ein Sättigungsproblem. Auf einem Kilometer Strasse ist nur ein gewisser begrenzter Raum vorhanden, der den Autos zur Verfügung steht. Typischerweise liegt die Kapazität einer Strasse bei 1500 bis 2500 Fahrzeugen pro Stunde und Spur, wenn sich die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 80–100 km/h bewegen. Schnelleres und langsames Fahren verringert die Kapazität.

Dazu kommt der Schmetterlingseffekt oder auch «Stau aus dem Nichts». Die Theorie des Schmetterlingseffekts geht davon aus, dass ein einzelner Fahrer für einen Stau verantwortlich sein kann. Sein Verhalten löst eine Kettenreaktion und somit einen Stau aus. Dieser Effekt lässt sich nur stoppen, wenn alle Fahrzeuge immer mit der gleichen Geschwindigkeit fahren.

Durch Umweltverschmutzung, Unfälle, verlorene Zeit etc. entstehen negative Effekte, die die Lebensqualität sinken lassen und auch messbar sind.

In den USA gehen jedes Jahr 87 Mia. US-Dollar durch Staus verloren. Durch Staus stieg der Treibstoffverbrauch um 2,8 Mia. Gallonen.

Im EU-Projekt UNITE wurden die wirtschaftlichen Folgen für die Staaten der EU-15 auf insgesamt 69,5 Mia. EUR im Jahr 1998 geschätzt, in Deutschland betragen sie 17,4 Mia. EUR, was etwa 0,9–1,1% des jeweiligen BIP entspricht. Dabei wird die Bedeutung von Staukosten zukünftig weiter zunehmen. Zum einen werden Stauercheinungen gesamtwirtschaftlich teurer, da bei wachsenden Einkommen auch der Wert der Reise- bzw. Transportzeit (Value of Time) ansteigt. Zum anderen wird sich gemäss den Verkehrsprognosen die Auslastungssituation der Strassennetze im Allgemeinen sowie der Autobahnen im Speziellen tendenziell verschärfen.

Die zeitlich begrenzte Reduktion der Geschwindigkeit von 100 auf 80 km/h zeigt nicht die gewünschte Wirkung, weil Fahrzeuglenker aus Gewohnheit die «normale» Geschwindigkeit beibehalten. Dies zeigt sich auch bei Veränderung von Verkehrsführungen, es braucht seine Zeit, bis die Fahrzeuglenker sich der neuen Situation angepasst haben. Aus diesem Grunde fordern wir die Einführung von «Generell 80», damit der verbesserte Berufsverkehrsfluss dauerhaft gewährleistet wird.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Auf Autobahnen gilt grundsätzlich eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Art. 4a Verkehrsregelnverordnung, VRV, SR 741. 11). Dies entspricht dem Zweck dieses übergeordneten Netzes, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst vom Siedlungsgebiet fernzuhalten. Für eine Herabsetzung muss eine der in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) genannten Voraussetzungen erfüllt sein, namentlich eine nicht anders zu behebende, nicht genügend sichtbare Gefahr (Bst. a), eine Gefährdung bestimmter Strassenbenützer (Bst. b), die Möglichkeit, den Verkehrsablauf bei hoher Belastung zu verbessern (Bst. c), oder eine Verminderung übermässiger Umweltbelastungen im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Bst. d). Eine allgemeine Herabsetzung auf 80 km/h auf längeren Abschnitten, wie sie das Postulat verlangt, dürfte der Grundregel von Art. 4a VRV widersprechen. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 Bst. c SSV kann bei sehr hohem Verkehrsaufkommen indessen zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Im Bareggunnel betreibt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) daher bereits eine dynamische Verkehrsreglung mit Wechselanzeigen, bei der die Geschwindigkeit entsprechend dem Verkehrsaufkommen vermindert werden kann. Gleiche Anlagen sieht der Bund auch im Ausbauprojekt für die A1/Nordumfahrung vor, was der Regierungsrat begrüsst.

Die zuständigen Fachdirektionen des Kantons stehen in engem Kontakt mit dem ASTRA und setzen sich im Rahmen des technisch Sinnvollen und rechtlich Möglichen für zweckmässige Verbesserungen auf dem Nationalstrassennetz ein. Dazu gehören auch die vom Bund für die A1/Umfahrung Winterthur vorgesehenen Pannestreifenumnutzungen zur Kapazitätssteigerung. Zur Beseitigung des volkswirtschaftlich schädlichen Engpasses auf der A1/Nordumfahrung ist jedoch der vorgesehene Ausbau auf sechs Spuren unabdingbar. Auch in diesem Zusammenhang steht die Volkswirtschaftsdirektion mit dem ASTRA in engem Kontakt, insbesondere nach dem Urteil des Bundesgerichts (1C-108/2014; 1C-110/ 2014) vom 23. September 2014 betreffend Ausführungsprojekt Nationalstrasse N1/N20 Ausbau Nordumfahrung Zürich.

Das Postulat vermag vor diesem Hintergrund keinen zusätzlichen Beitrag zur Behebung der Verkehrsprobleme auf dem Nationalstrassennetz im Verkehrsraum Zürich zu leisten.

Aus diesem Grund und wegen der fehlenden Zuständigkeit des Kantons für Geschwindigkeitsanordnungen auf den Nationalstrassen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 182/2014 nicht zu überweisen.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Sie dürfen sich auch bei diesem Thema auf eine sicherlich beherzte Debatte freuen. Wir laden nämlich mit diesem Postulat den Zürcher Regierungsrat ein, sich beim Bundesamt für Strassen, beim ASTRA, für generell 80 Stundenkilometer auf der Nord- und Westumfahrung einzusetzen. Ja, ich weiss natürlich, wenn es in der Politik ums Autofahren geht, hüpfen die Emotionen hoch und viele fühlen sich in ihrer sogenannten Freiheit, aufs Gaspedal zu drücken, rasch bedroht. Nur, die Situation auf den Autobahnen rund um Zürich zeigt ein anderes Bild: Täglicher Stau, immense volkswirtschaftliche Kosten, erhöhte Umweltbelastung und zu viel Ausweichverkehr durch die entsprechenden Gemeinden.

Und was antwortet der Regierungsrat auf unseren Vorstoss? Wir seien nicht zuständig und das Postulat leiste keinen zusätzlichen Beitrag zur Behebung der Verkehrsprobleme. Und weiter: Wir sind für einen Spurausbau auf der A1, Nordumfahrung. Ja, wieder einmal macht sich der Regierungsrat die Antwort einfach und schiebt nicht nur die Verantwortung ab. Er ignoriert zudem komplett die ökologischen Aspekte. Auch von erhöhter Sicherheit, von bewiesener erhöhter Sicherheit bei Tempo 80 ist keine Rede. Dabei ist die Sachlage doch eindeutig. Es gibt auf Strassen, Autobahnen so was wie eine optimale Geschwindigkeit, das heisst eine Geschwindigkeit, bei der der Verkehr am leistungsfähigsten ist und auch die geringste Stauwahrscheinlichkeit herrscht. Nun ist es tatsächlich so, dass diese optimale Geschwindigkeit bei 80 bis 85 Stundenkilometern liegt. Was im ersten Moment vielleicht paradox klingt, macht aus genauer Betrachtung selbstverständlich Sinn: Mit 80 Stundenkilometern können Staus teilweise umgangen werden, wobei sich der Zeitverlust in Grenzen hält, die Sicherheit jedoch erhöht wird und die Umwelt selbstverständlich weniger belastet wird.

Sehr weitsichtig und damit eine erfreuliche Unterstützung für diesen Vorstoss gab es vonseiten der Zürcher Planungsgruppe Limmattal, ZPL. Diese nimmt als gemeindeübergreifender Zweckverband und auch als überparteilicher Zweckverband die Interessen der Region wahr. In ihrem Schreiben an den Regierungsrat sowie an die Medien zeigt sich dieser elf Gemeinden umfassende und wie gesagt überparteiliche Zweckverband erstaunt über die Haltung des Regierungsrates

und ist der Meinung, dass temporäre Geschwindigkeitsreduktionen bis zum beendeten Ausbau der Nordumfahrung durchaus geeignete Massnahmen sein könnten, um den Verkehrsablauf auf der Nord- und Westumfahrung zu verbessern. Und weiter erwartet auch dieser ZPL, dass der Regierungsrat alles unternimmt, um die heute sehr schwierige Verkehrssituation mit Sofortmassnahmen zu verbessern und diese beim Bundesamt für Strassen vorschlägt respektive einfordert.

Es liegt jetzt an Ihnen. Drücken Sie aufs Gas und erhöhen Sie den Tempodruck für eine rasche und nachhaltige Lösung mit der grünen Taste vor Ihnen. Auch aus Herzens- und Sympathiegründen ist das sehr okay. Ich danke Ihnen vielmals.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Mit diesem Postulat wollen die Grünliberalen des Kantons Zürich den Stau im Speziellen auf dem Nord- und Westring eindämmen. Oder böse Zungen könnten fragen: Wollen Sie uns Autofahrer schikanieren? Zu den Fakten: Etwa 61 Kilometer Autobahn sollen von 100 auf 80 Stundenkilometer reduziert werden, permanent reduziert werden. 12 Kilometer sollen sogar von 120 Stundenkilometer auf 80 Stundenkilometer reduziert werden. Stau hat ja bekanntlich verschiedene Ursachen. Die Hauptursache für den Stau auf dem Nordring ist die Verkehrsüberlastung. Wollen Sie diese bekämpfen, dann müssen Sie entweder die Anzahl Fahrzeuge reduzieren oder Sie reduzieren die Anzahl Fahrzeughalter respektive Fahrzeugführer. Die dritte Variante – das wäre dann unsere Variante – gefällt mir am besten: Schnellstmöglicher Ausbau des Nordrings respektive des Gubristtunnels auf drei Spuren in jeder Fahrtrichtung. Nur mit dem Bau der dritten Röhre kann eine Kapazitätssteigerung am Gubrist erreicht werden. Stau wird es auch nach dem Ausbau noch geben, jedoch bedeutend weniger als heute. Wenn es auf dem Nord- beziehungsweise Westring einen Unfall gibt, dann werden sich die Autos stauen. Dies gilt selbstverständlich auch für andere Autobahnabschnitte im Kanton oder in der Schweiz.

Daran ändert sich auch nichts, wenn in Zukunft generell 80 Stundenkilometer auf den Autobahnen um Zürich gefahren werden soll. Liebe GLP, mit diesem Postulat schikanieren Sie jene Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker, welche zu Zeiten unterwegs sind, in denen kein grosses Verkehrsaufkommen auf unseren Autobahnen herrscht. Wenn es nach der GLP geht, dann soll ich in Zukunft generell mit 80 Stundenkilometern auf der Autobahn von Opfikon bis nach Dietikon fahren, um in der Region Lenzburg meinen Göttibuben zu besuchen. Und wenn ich dann abends um 23 Uhr nach Hause fahre, dann soll ich also

friedlich mit 80 Stundenkilometern über eine freie Autobahn tuckern. Nein, nein und nochmals nein! Solche Vorstösse sind für mich nicht zielführend. Das will ich nicht und das wollen viele andere Menschen auch nicht. Autobahnen werden dazu gebaut, dass Ortschaften entlastet werden und dass man schneller von A nach B kommt. Eine temporäre Geschwindigkeitsreduktion wäre für mich diskutierbar und vor allem auch sinnvoller. Nach Ihrer Meinung, Herr Hauri, funktioniert das anscheinend nicht. Aber ich frage Sie dann: Warum funktioniert dieses Vorhaben auf dem Stuttgarter Autobahnring? Ja, nicht alles ist gut, was im Norden geschieht, aber dies ist eine Lösung. Da werden Tempos von 60 bis 120 Stundenkilometern signalisiert, eben auch, um den sogenannten Handorgeleffekt zu minimieren. In der Rushhour fahren Sie aber auch auf diesen Strecken – das gebe ich zu – mit 30, 40 Stundenkilometern, weil der Autobahnring um Stuttgart mit sechs Spuren auf jeder Seite halt auch überlastet ist. Dafür können Sie nach dieser Zeit wieder mit 120 Stundenkilometern fahren, in den Abend- und Nachtstunden kann so flüssig durchgefahren werden, so wie sich dies gehört.

Dieses Postulat ist auch darum abzulehnen, da die Temposignalisation auf den Autobahnen Sache des Bundes ist. Im Namen der SVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, dieses Postulat nicht zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Liebe GLP, dieses Postulat können auch wir nicht unterstützen. Natürlich würden wir uns das wünschen, und bei starkem Verkehrsaufkommen haben wir ja auch oft Tempo 80 oder auch weniger. Aber bei schwachem Verkehrsaufkommen ist das einfach nicht durchsetzbar und wie Roman Schmid vorhin richtig ausgeführt hat: Es bringt einfach nichts, wenn wir nachts mit 80 über die Autobahnen «höckern», dann fahren wir lieber auf den Kantonsstrassen rundherum. Das kann keine Lösung sein. Wenn, dann brauchen wir es wirklich tageszeitabhängig, und da ist meines Wissens das ASTRA auch dran auf Bundesebene. Das unterstützen wir sehr und wir unterstützen auch hier, dass das wirklich Bundessache ist. Wir bitten natürlich den Regierungsrat, den Bund und das ASTRA diesbezüglich zu unterstützen, aber da ist meines Wissens die Volkswirtschaftsdirektion sowieso dran. Darum können wir dieses Postulat in dieser Form nicht unterstützen, weil es einfach nicht durchsetzbar ist. Herzlichen Dank.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Das Wort generell» steht für «allgemein», «ausnahmslos», «ausschliesslich» oder – noch viel schlimmer – «prinzipiell». Liberal kommt vom lateinischen «liber», heisst «frei» und ist die Grundposition der politischen Philosophie der FDP. Sie sehen also, dass sich diese zwei Definitionen absolut nicht vertragen. «Dynamisch» ist eher verträglich mit «liberal». Darum setzt sich die FDP auch für eine dynamische Verkehrsregelung ein, wie sie übrigens im Bareggunnel und auch auf der Westumfahrung schon lange erfolgreich gemacht wird. Bei der Nordumfahrung würde eine Generell-80-Regelung überhaupt nichts nützen, da man dort ja fast nie so schnell fahren kann wegen den vielen Staus am Tag und den Baustellen in der Nacht. Warten wir also ab, bis die Nordumfahrung auf sechs Spuren ausgebaut ist und auch dort die dynamische Verkehrsregelung greift. Aus diesem Grund wird die liberale, dynamische FDP-Fraktion dieses Postulat nicht überweisen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Die Autobahnen rund um die Stadt Zürich mit ihren zahlreichen Anschlüssen und Verzweigungen wären eigentlich prädestiniert für ein tiefes Tempo. Der Verkehr fliesst ruhiger, es gibt weniger Unfälle, weniger Stau, weniger Abgase und nicht zuletzt auch weniger Lärm. Das mit dieser situativen Regelung tönt ja sehr gut, ist aber etwas schwierig praktikabel, denn wenn die Verkehrsregelung ganz rasch wechselt, allzu unkonstant ist, ist es noch viel schwieriger, sie einzuhalten. Ich glaube, etwas haben die Postulanten nicht bedacht, deshalb dieser verbitterte Widerstand: Das Auto ist eben für viele nicht bloss Transportmittel, sondern es ist auch ihr liebster Spielzeug. Und gerade in der Schweiz werden ja bekanntlich sehr gut auch Fahrzeuge mit starken Motoren verkauft. Sie zahlen nicht viele tausend Franken mehr für ein paar PS zusätzlich, um das Ganze dann niemals auszunützen. Nun, man muss den Leuten ja nicht grundsätzlich ihre Freude verderben, das schon, aber die Strasse ist einfach ein denkbar schlechter Ort, um «Rennfahrerlis» zu spielen. Es gibt einfach zu viele Unfälle als Folge von solchen Tätigkeiten.

Aus diesen Gründen halten wir das Postulat für unterstützungswürdig. Der Ausbau auf sechs Spuren – eine Prognose – wird den Stau nicht verkleinern, es wird ihn verlagern. In den Abschnitten, wo es wirklich sechs Spuren sind, wird es etwas weniger geben, dafür an den angrenzenden Knotenpunkten etwas mehr. Gesamthaft wird es nichts Wesentliches an der Situation ändern. Danke. Aus Sympathie unterstützen wir diesmal.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Der heute zu beratende Vorstoss gehört wohl in die Kategorie «Hauptsache, man spricht von uns, auch wenn die Forderung noch so sinn- und aussichtslos ist». Ich halte es hier nicht so wie mein Vorredner, ich finde es auch gar nicht sympathisch, das Anliegen. Der Vorstoss erinnert mich ein wenig an die einst von der GLP geforderte Ringführung der Limmattalbahn, die aufgrund ihrer Sinnlosigkeit wenigstens gleich von den Vorstossenden selber wieder zurückgezogen wurde, oder an das Postulat «Mehr Freiheit im Planungs- und Baugesetz», welches gerade mal 25 Stimmen auf sich vereinigen konnte. Entsprechend sind Sie mir sicher nicht böse, wenn ich mich kurz halte.

Die CVP-Fraktion wird dieses Postulat ablehnen. Erstens gehören die Nationalstrassen ins Hoheitsgebiet des Bundes. Auch wenn wir hier noch so lange debattieren, wird dies nämlich nicht den geringsten Einfluss auf das Tempo auf den Autobahnen haben. Aber ich gehe davon aus, dass dies auch den Postulanten bestens bekannt ist, Herrn Hauris Selbstbewusstsein diesbezüglich in Ehren. Zweitens braucht eine wirkungsvolle Stauverhinderung ein flexibles Verkehrsmanagement. Generelle fixe Tempolimiten stehen also geradezu in Widerspruch dazu und sind deshalb konsequent abzulehnen. Auch hier gehe ich davon aus, dass dies den GLP-Kantonsräten eigentlich bestens bekannt sein müsste, waren sie es doch, die eben kürzlich zwei Postulate einreichten betreffend «Kapazitätssteigerung mit Köpfchen» (*KR-Nrn. 13/2014 und 14/2014*). Wir haben Köpfchen, deshalb lehnen wir dieses unsinnige Postulat auch ab, damit wir uns wieder schwergewichtigeren Themen widmen können, die auch ins Hoheitsgebiet des Kantons Zürich fallen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Es ist unbestritten, dass Staus auf Autobahnen unerwünschte Auswirkungen in verschiedener Hinsicht haben. Selbstverständlich begrüssen wir es, wenn die Umweltbelastung beim Verkehr durch griffige Massnahmen vermindert werden kann. Es muss aber bezweifelt werden, dass die geforderte generelle Geschwindigkeitsbeschränkung, wie schon von verschiedenen gesagt, der richtige Weg ist, der zum Ziel führt. Auch wird vom Regierungsrat auch hier darauf hingewiesen, dass eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 einer gesetzlichen Bundesvorgabe widersprechen würde. Entscheidender ist jedoch, dass auf einzelnen Autobahnabschnitten bei sehr hohem Verkehrsaufkommen bereits durch eine dynamische Verkehrsregelung mit Wechselanzeigen die Geschwindigkeit, entsprechend dem Verkehrsaufkommen, vermindert werden kann und damit der Verkehr verflüssigt wird. Ich meine, hier

wird ein gangbarer Weg für die Milderung des Problems aufgezeigt und hier kann wirklich Vollgas gegeben werden.

Wir werden das Postulat nicht überweisen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Quasi wöchentlich kommt man hier im Rat in den Genuss von kreativen GLP-Postulaten, die sich prima für Stammtischdiskussionen eignen und hier eine Ratsdiskussion auslösen. Doch bei aller Sympathie für dieses Postulat müssen wir von der AL es dieses Mal ablehnen, auch wenn es bei uns auch zu einer kleinen Diskussion geführt hat, die sich aber auch schnell erledigt hat. Denn hier ist der Sachverhalt relativ simpel: Das Postulat bezieht sich grösstenteils auf übergeordnete Gesetzgebungen und der Kanton kann an der Bundesgesetzgebung nicht viel ändern. Entscheidender dürfte hier die generelle Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern sein, die nach Möglichkeit einzuhalten ist und an der wir nicht einfach herumschrauben können. Wir führen diese Diskussion also am falschen Ort. Die Initianten können diese Idee ja gerne bei ihren Vertretern in Bern einreichen, dann käme der Vorschlag immerhin auf der richtigen politischen Ebene herein. Es macht keinen Sinn, hier den Regierungsrat noch einen Bericht zu diesem Thema schreiben zu lassen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Das vorherige Geschäft wollte die Fliegerei unattraktiver machen und das vorliegende Geschäft die Benutzung von Autobahnen rund um Zürich. Die Forderung der Initianten ist nichts anderes, als dass sich der Schwerverkehr dem Langsamverkehr anpassen soll, damit es zu weniger Phantomstau kommt. Der ganze Verkehr rund um die Uhr soll sich also der Verkehrsproblematik während den Hauptverkehrszeiten beugen. Dies ist aus Sicht der EDU nicht zielführend. Neben den Hauptverkehrszeiten, dann wenn der Verkehr fliesst, soll weiterhin für den Automobilisten Tempo 100 oder 120 erlaubt sein. Autobahnen sind da, damit der Verkehr läuft, damit wir das Siedlungsgebiet und die Dörfer entlasten, und sicher nicht, um den Verkehr auszubremsen.

In diesem Sinne werden wir diesen Vorstoss nicht unterstützen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Auch dieses Postulat ist ein typischer Schnellschuss der GLP. Ein bisschen Umweltschutz, sprich weniger CO₂-Ausstoss, gepaart mit wirtschaftlichen Interessen, sprich weniger Staustunden. Auf Autobahnen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern und dieses übergeordnete

Netz hat den Zweck, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst vom Siedlungsgebiet fernzuhalten. Mit generell 80 auf den beschriebenen Autobahnen würde sich der Verkehr wieder vermehrt auf die Landstrassen und somit auch durch die Siedlungen verlagern. Das kann doch wohl nicht im Sinne der Postulanten sein. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit bei sehr hohem Verkehrsaufkommen kann temporär zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Wie schon erwähnt, im Baregg-tunnel betreibt das Bundesamt für Strassen daher eine dynamische Verkehrsregelung mit Wechselanzeigen, bei der die Geschwindigkeit entsprechend dem Verkehrsaufkommen vermindert werden kann, das heisst, für circa drei bis vier Stunden am Tag. Und für die restlichen 20 Stunden gilt nach wie vor die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Das Sinnvollste und Dringendste für den volkswirtschaftlich schädlichen Engpass auf der A1-Nordumfahrung ist jedoch der vorgesehene Ausbau auf sechs Spuren. Erfreulich ist, dass in diesem Zusammenhang die Volkswirtschaftsdirektion mit dem ASTRA in engem Kontakt steht und es endlich fliesst.

Die BDP wird das Postulat nicht überweisen, zumal auch die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen auf Nationalstrassen nicht beim Kanton liegt. Besten Dank.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Dieses Postulat von Parteivertretern, welche keine Freunde der Autofahrer sind, kommt mit Engpassungen daher. Da machen sich zwei Grünliberale Sorgen um die Autofahrer, welche rund um Zürich im Stau stehen müssen. Sie wollen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 80 Stundenkilometer begrenzen, da dies dem generell besseren Verkehrsfluss dienen soll. Doch dieses Problem ist bereits bekannt und diese Lösung wird dort angewendet, wo es Sinn macht. Bei hohem Verkehrsaufkommen kann es wirklich sinnvoll sein, temporär die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen. Dies soll sich aber ausschliesslich auf die Spitzenverkehrsaufkommen beschränken. Doch was die Postulanten uns hier als Lösung eines Verkehrsproblems verkaufen wollen, ist nichts weiter als eine versuchte Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs.

Dass wir auf der Nordumfahrung ein grosses Problem mit dem Verkehrsfluss haben, wissen wir alle. Der Lösungsansatz geht aber in eine andere Richtung. Die Kapazitäten der Autobahnen sind für die heutigen Bedürfnisse schlichtweg zu klein. Bei der Planung der Autobahn vor einigen Jahrzehnten konnte man diese Zunahme der Strassenverkehrsteilnehmer nicht voraussehen. Aus diesem Grund kann die Lö-

sung nur sein, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Vordringlich sind der Ausbau der A1-Nordumfahrung Zürich und die dritte Röhre für den Gubristtunnel. Auch die Glattalautobahn ist voranzutreiben und beim Ausbau der Oberlandautobahn endlich vorwärtszumachen. Doch wenn es um konkrete Lösungen geht, wie ich sie hier angesprochen habe, werden wir es wieder erleben, dass die gleichen Kreise, welche in ihrem Postulat mit alles anderen als liberalen Ansätzen Lösungen zur Verkehrsverbesserung vorgaukeln, aber bei konkreten Lösungsvorschlägen nicht Hand bieten wollen. Die gleichen Kreise, welche die unkontrollierte Zuwanderung unterstützen, müssen konsequenterweise auch dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zustimmen. Doch mit ihrer ideologischen Ablehnung des Autoverkehrs sind sie nicht die kompetenten Partner bei der Verbesserung der Verkehrssituation auf den Autobahnen rund um Zürich.

Liebe Kolleginnen und Kollegen derjenigen Parteien, welche im Auto nicht das Werk des Teufels sehen, wie dies auf links-grüner Seite der Fall ist, fallen Sie nicht auf dieses Postulat herein. Hier soll nicht ein Verkehrsproblem gelöst, sondern ideologisch gefärbt den Autofahrern das Leben erschwert werden; zuerst, wie gefordert, rund um Zürich und später dann auf dem ganzen Autobahnnetz. Wir werden nächstens über die richtigen Ansätze der Lösung dieses Problems im Kantonsrat debattieren können, wenn wir im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4, Verkehr, Projekte vorlegen, welche die Situation merklich verbessern. Diese Scheinlösung heute, das Postulat «Generell 80 Stundenkilometer auch auf den Autobahnen rund um Zürich» können Sie getrost ablehnen.

Regula Kaeser (Grüne, Kloten): Jetzt, da ich die Diskussion hier drinnen höre, denke ich, wir diskutieren um ein Grundrecht der Menschen, ein Menschenrecht, nämlich dass wir überall frei fahren können und so schnell wie möglich Auto fahren können. Denn sobald man ein bisschen nur den Hebel ansetzen will, dass man eventuell ein wenig langsamer fahren müsste, das greift allen extrem in die Privatsphäre und in die Freiheit. Was ich sagen will, ist, dass wir ja grossflächig auch schon diese Temporeduktion hatten. Beim Smogalarm, Winter-smogalarm, wurde nämlich rund um Zürich das Tempo auf den Autobahnen auf 80 Stundenkilometer reduziert. Das hatte erstens den Effekt, dass man rund 3 bis 4 Prozent weniger Feinstaub in der Luft hatte, und zum andern hat das den Verkehr verflüssigt. Es gab weniger Staus, was den einzelnen Automobilistinnen und Automobilisten sehr zum Wohle kam. Dadurch, dass sie langsamer an die Arbeit fuhren, kamen sie mit weniger Stau genau gleich pünktlich an. Es ist also ei-

gentlich bewiesen, dass das funktioniert, dass man mit Temporeduktion den Verkehr verflüssigen kann. Es braucht ein bisschen Mut, das durchzusetzen, aber ich denke, im Sinne aller, auch von euch, liebe Automobilisten, auch im Sinne von euch. Eine Verflüssigung wollt ihr. Es ist nicht angebracht, immer mehr Autobahnen zu bauen. Vielleicht kann man das Problem anders lösen, billiger lösen, was auch sehr ökonomisch sein kann.

Andreas Hauri (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich mache es kurz: Wenn es ums Auto geht, dann gehen die Emotionen hoch. Dann sind Schuldzuweisungen an der Tagesordnung. Trotzdem, ich habe auch festgestellt, dass es auch Stimmen aus SVP und FDP gibt, die grundsätzlich tagsüber 80 Stundenkilometer zumindest prüfen möchten, die dynamische Verkehrsregelungen zumindest prüfen möchten. Es gab auch Aussagen – dann allerdings vonseiten der EDU –, dass die Autobahnen da sind, damit der Verkehr läuft. Ja, die sind da, damit der Verkehr läuft, und er läuft eben besser, wenn er mit 80 Stundenkilometern läuft. Es gibt weniger Unfälle, es gibt weniger Umweltverschmutzung.

Einfach noch ganz kurz zu Josef Wiederkehr, er ignoriert komplett alles, auch das, was die Planungsgruppe Limmattal sagt. Er ist immerhin anwesend dort und auch seine Partei ist dort vertreten, auch andere Parteien sind dort vertreten, die das unterstützen. Und ich glaube, es ist schade, wenn Sie Ihren eigenen Kreis, mindestens auch diese Planungsgruppe, komplett ignorieren.

Liebe Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), nehmen Sie doch bitte einige Aussagen auf, die dann wirklich etwas fordern im Sinn von tagsüber mindestens Tempo 80, das wäre ein Ansatz, noch dynamischere Verkehrsregelung wäre ein Ansatz. Ich glaube, da hätten wir schon fast eine Mehrheit. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist so, ein gutes Nationalstrassennetz ist für den Standort Zürich absolut unabdingbar, und aus diesem Grund setzt sich der Zürcher Regierungsrat auch konsequent dafür ein, dass volkswirtschaftlich schädliche Engpässe beseitigt werden, zum Beispiel auf der A1-Nordumfahrung oder für eine Kapazitätssteigerung auf der A1 bei der Umfahrung Winterthur oder auch die geplanten Pannestreifen-Nutzungen. Auf Autobahnen gilt ja grundsätzlich eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern. Auf Teilen des Nationalstrassennetzes rund um Zürich gilt übrigens bereits heute Tempo 100. Es entspricht dem Zweck dieses

übergeordneten Nationalstrassennetzes, den Verkehr zu kanalisieren und ihn möglichst aus dem Siedlungsgebiet herauszunehmen, wie das hier einzelne Votanten, Herr Hoesch oder auch Herr Welz, gesagt haben. Eine Temporeduktion bei sehr hohem Verkehrsaufkommen kann tatsächlich zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Im Bereich des Baregg隧nels betreibt das Bundesamt für Strassen, das ASTRA, genau aus diesem Grund bereits heute eine dynamische Geschwindigkeitssignalisation. Das heisst, in Abhängigkeit zur Verkehrsmenge wird dort die Geschwindigkeit bereits auf 100 Stundenkilometer oder 80 Stundenkilometer reduziert, das wird bereits heute, Herr Hauri, so gemacht. Und es ist auch so, die Erfahrungen damit sind durchaus positiv und der Bund plant, auch beim Ausbau der A1-Nordumfahrung eine solche Festlegung zu realisieren. Dies begrüsst auch die Regierung, weil es funktioniert. Die zuständigen Stellen des Kantons stehen auch in einem sehr engen Kontakt mit den Vertretern des ASTRA, da können Sie sicher sein, und sie setzen sich auch im Rahmen des technisch Sinnvollen und gesetzlich Möglichen für eine zweckmässige Verbesserung ein.

Nur, darum geht es ja nicht bei diesem Postulat. Bei diesem Postulat geht es um eine generelle Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 Stundenkilometer, und dies erachtet die Regierung auch aufgrund meiner Vorbemerkungen jetzt als nicht sinnvoll. Das vorliegende Postulat vermag eben keinen zusätzlichen Beitrag zur Behebung der Verkehrsprobleme im Raum Zürich zu leisten. Zudem fehlt ja letztlich dem Kanton dann auch die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitssignalisationen auf den Nationalstrassen. Und genau aus diesem Grund, aus dieser auch generellen Haltung kann der Regierungsrat den Vorstoss nicht unterstützen und beantrage ich Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 136 : 25 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), das Postulat 182/2014 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Velo-Schnellstrassen-Offensive

Postulat von Andreas Hauri (GLP, Zürich), Michael Zeugin (GLP, Winterthur) und Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) vom 29. September 2014

KR-Nr. 252/2014, RRB-Nr. 1277/3.12.2014 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, ein Konzept auszuarbeiten, damit Velo-Schnellverbindungen (-strassen) rasch und möglichst flächendeckend umgesetzt werden können. Begründung: Velo-Schnellverbindungen (-strassen) ermöglichen den Velofahrerinnen und Velofahrern, sich rasch und sicher zwischen den Hauptachsen zu bewegen. Sie erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, animieren zum Umstieg auf das Velo und tragen somit zur Entlastung des öffentlichen Verkehrs wie auch des motorisierten Individualverkehrs bei. Angesichts der weiteren prognostizierten Verkehrszunahme gilt es jetzt, nachhaltige Lösungen zu suchen und umzusetzen. Damit der Anteil am Veloverkehr zukünftig deutlich steigt, sind Velo-Schnellverbindungen unumgänglich. Gerade auch die steigende Zahl an E-Bikes unterstreicht dieses Bedürfnis.

Trotz topographischen Unterschieden zeigen vor allem Holland und Dänemark, wie es funktionieren kann. Zudem sind Investitionen in den Veloverkehr deutlich günstiger als Massnahmen in den Individualverkehr.

Das Konzept soll aufzeigen, wo und mit welchen Mitteln Velo-Schnellverbindungen (-strassen) im Kanton Zürich umgesetzt werden können. Dabei sind nicht zwingend nur neue Strassen zu bauen, sondern auch bestehende Behinderungen (zu viele Querstrassen ohne Vortritt, keine Überholmöglichkeit aufgrund zu enger Platzverhältnisse, Randsteine etc.) abzubauen.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 1. November 2010 beschlossenen Veloförderprogramms erarbeitet die Volkswirtschaftsdirektion derzeit einen Velonetzplan, der die bestehende Radwegstrategie des Kantons Zürich (Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, 2005) ablösen wird. Das Veloförderprogramm hat zum Ziel, den Anteil des Velos am Alltagsverkehr zu erhöhen. Dazu sollen mit dem überarbeiteten Velonetz die Attraktivität,

der Komfort sowie die Sicherheit für die Radfahrenden verbessert werden. Der neue Velonetzplan wird voraussichtlich Ende 2015 vorliegen.

Im Velonetzplan wird das gesamte kantonale Veloverkehrsnetz festgelegt. Veloschnellrouten bilden einen Teil davon. Der Velonetzplan wird aufzeigen, wo und mit welchen Mitteln diese zweckmässig, umsetzbar und verhältnismässig sind. Ein flächendeckendes Netz im Kanton Zürich, wie es das Postulat verlangt, wäre unverhältnismässig und stünde im Widerspruch zu anderen Zielen und Geboten des Richtplans und der Raumplanung, insbesondere zum Ziel der sparsamen Beanspruchung von Kulturland und dem Gebot der haushälterischen Nutzung des Bodens.

Zudem ist die Erarbeitung eines weiteren, von der Gesamtplanung losgelösten Konzepts nur für die Velo-Schnellverbindungen angesichts der laufenden Arbeiten nicht zweckmässig. Im Übrigen hat sich der Kantonsrat bereits mit dem Grundanliegen des Postulats befasst. Im Rahmen der Beratung zum kantonalen Richtplan wurde am 13. März 2014 ein Minderheitsantrag abgelehnt, der den Bau eines zusammenhängenden Netzes von Velobahnen in den Städten und im Kanton im Richtplan verlangte (Protokoll des Kantonsrates, S. 10695, Sitzung vom 13. März 2014, Nachmittag).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 252/2014 nicht zu überweisen.

Andreas Hauri (GLP, Zürich): Unser Postulat bittet den Regierungsrat, ein Konzept auszuarbeiten, damit Velo-Schnellverbindungen rasch und möglichst flächendeckend umgesetzt werden können. Ich weiss, viele Autofahrer auch in diesem Saal kriegen beim Thema «Veloverkehr» rote Köpfe. Schade eigentlich, denn gerade Velo-Schnellstrassen entlasten den Individualverkehr, den motorisierten Individualverkehr, und erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer massgeblich. Velo-Schnellverbindungen animieren zum Umstieg auf das Velo und so gilt es auch angesichts der weiter prognostizierten Verkehrszunahme, jetzt nachhaltige Lösungen zu suchen und umzusetzen. Damit der Anteil am Veloverkehr zukünftig deutlich steigt, sind Velo-Schnellverbindungen unumgänglich. Gerade auch die steigende Anzahl an E-Bikes unterstreicht dieses Bedürfnis.

Ja, trotz topografischen Unterschieden zeigen vor allem auch andere Länder im europäischen Raum, wie Holland, Dänemark und so weiter, wie es funktionieren kann. Zudem sind Investitionen – Sie wissen es – in den Veloverkehr deutlich günstiger als Massnahmen im Individual-

verkehr. Ja, das Konzept soll aufzeigen, wo und mit welchen Mitteln Velo-Schnellstrassen, -Schnellverbindungen im Kanton Zürich umgesetzt werden können. Dabei sind nicht zwingend neue Strassen zu bauen, sondern auch – und vor allem – bestehende Behinderungen, wie zum Beispiel zu viele Querstrassen ohne Vortritt, keine Überholmöglichkeit aufgrund zu enger Platzverhältnisse, Randsteine et cetera abzubauen. Und trotzdem, aber teilweise auch entlang von Autobahnen, Überlandstrassen und teilweise sogar von Flüssen in der Nähe wären asphaltierte Schnellrouten problemlos möglich.

Der Regierungsrat macht es sich auch hier in seiner Stellungnahme einfach. Nachdem im November 2010 im Kantonsrat das Veloförderungsprogramm beschlossen wurde, wollte er die geplante Umsetzung im Jahr 2015 präsentieren. In seiner Antwort weist der Regierungsrat bereits darauf hin, dass trotz fünfjähriger Planung leider keine grossen Stricke zu erwarten sind. Dies mit Argumenten, die wir sonst selten vom Regierungsrat hören, ich zitiere leicht gekürzt: «Ein flächendeckendes Netz im Kanton Zürich, wie es das Postulat verlangt, stünde im Widerspruch zu anderen Zielen» und jetzt kommt es: «insbesondere zum Ziel der sparsamen Beanspruchung von Kulturland und dem Gebot der haushälterischen Nutzung des Bodens». Der im Jahr 2015 präsentierte Velonetzplan bestätigt tatsächlich, dass keine grossen Stricke realisiert werden sollen.

Lieber Regierungsrat, Velo-Schnellstrassen oder -Schnellverbindungen schaffen heisst, wie im Postulat geschrieben, nicht zwingend neue Strassen zu bauen, sondern vielmehr die Reduktion von heutigen Behinderungen im Strassenverkehr.

Frau Hager (*Kathrin Hager*) von der Koordinationsstelle für Veloverkehr, hat bereits im Juli letzten Jahres viele verschiedene Aussagen gemacht zum Thema, wie zum Beispiel «Investitionen in die Veloinfrastruktur zahlen sich langfristig aus, die Verlagerung vom Auto auf den ÖV und E-Bikes ist nachgewiesen durch den Ausbau». Ja, und weiter ist zu lesen «Aufbau eines direkten, sicheren und ununterbrochenen Velonetzes», dies Aussagen von der Koordinationsstelle des Kantons betreffend Veloförderung. Es steht auch drin «Wir machen den Kanton Zürich zum ersten Velokanton», schöne Aussagen.

Ich bitte Sie auch deshalb, insbesondere die Autonutzer in diesem Saal, welche ebenfalls von Schnellstrassen profitieren, dieses Postulat zu unterstützen. Es verleiht immerhin etwas mehr Druck, die Umsetzung, die Texte, die auf der Webseite nachzulesen sind, etwas schneller oder stärker umzusetzen. Ich danke Ihnen vielmals.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Veloverkehr ist ein wichtiger Teil unserer Verkehrssysteme. Und der Veloverkehr hat tatsächlich noch grosses Potenzial zu wachsen, gerade im Kontext der Elektromobilität, der Elektrovelos, ist da noch ganz viel nach oben möglich. Wir können wesentlich mehr Verkehr auf das Velo bringen. Und dadurch können wir auch die Strassen von anderem Verkehr entlasten und haben somit genügend Platz für das Gewerbe, damit diese wichtigen Fahrten für die gesamte Bevölkerung auch wirklich durchgeführt werden können und nicht im Stau steckenbleiben. Aber dafür müssen wir die Voraussetzungen schaffen und dafür ist dieses Postulat genau richtig und ich danke der GLP dafür. Ich hoffe sehr, dass wir das unterstützen können.

Ich freue mich, dass der Regierungsrat in der Postulatsantwort ein Augenmerk auf den Veloverkehr legt. Aber ob ein Augenmerk wirklich reicht, weiss ich nicht. Wir werden den Regierungsrat an den Taten messen und nicht an diesen Worten und hoffen, dass der Veloverkehr im Kanton Zürich wirklich ausgebaut wird, dass mehr Menschen auf diesem ökologisch sinnvollen und sportlichen Weg ihre täglichen Wege bewältigen können. Darum unterstützen wir dieses Postulat und danken allen herzlich für die Mitunterstützung.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die FDP wird dieses Postulat nicht überweisen. So wie Andreas Hauri ausgeführt hat, komme ich auf die ähnlichen Punkte wie er, nur mit einer anderen Beurteilung. Die flächendeckende Forderung nach Velo-Schnellstrassen, wie sie im Postulat formuliert ist, ist aus Sicht der FDP unverhältnismässig. Es macht keinen Sinn, dort, wo es schon sehr viel Platz und Wege hat, noch extra Schnellstrassen vorzusehen. Der Regierungsrat hat den Velonetzplan erstellt, darin sind auch Schnellstrassen bereits aufgeführt, deshalb ist mit dem Postulat eine doppelte Forderung formuliert, die sich somit erübrigt hat.

Du hast auch den Vergleich mit Holland und Dänemark gemacht. Wenn ich diese Länder mit dem Kanton Zürich vergleiche, dann sehen die Flächenverhältnisse und die Topografie durchaus anders aus. Deshalb kann man hier nicht einfach analog fordern, man habe da gute Erfahrungen gemacht, das passe auch für den Kanton Zürich. Aus diesen Gründen und weil der Velonetzplan schon eine sehr gute Grundlage darstellt, wird die FDP wie gesagt dieses Postulat nicht überweisen. Besten Dank.

Martin Neukom (Grüne, Winterthur): In der aktuellen Diskussion um die Milchkuh-Initiative fällt häufig das Wort von externen Kosten. Es geht darum, dass die Autofahrer mehr Kosten verursachen, als sie selber bezahlen, seien dies die Luftqualität oder die gesundheitlichen Folgen, seien dies der Lärm, das Klima, der Platz und so weiter. Beim Velo ist es eigentlich genau andersrum. Das Velo hat zwar auch gewisse externe Kosten, das sind die Unfälle, aber netto hat das Velo externen Nutzen, denn das Velofahren, wenn mehr Leute Velo fahren, das fördert die Gesundheit. Deshalb ist aus einer volkswirtschaftlichen Sicht, also rein ökonomisch betrachtet, die Investition in die Velo-Infrastruktur jene, die sich am schnellsten amortisiert. Mit dem Elektrovélo hat sich auch der Radius von Velos grundsätzlich etwas erweitert und wird darum ein immer ernster zu nehmendes Verkehrsmittel. Dieses Postulat verlangt darum richtigerweise, dass flächendeckend ein Velonetz einzuführen ist.

Der Regierungsrat, das können Sie in der Antwort lesen, ist der Ansicht, ein flächendeckendes Netz im Kanton Zürich, wie es das Postulat verlangt, sei unverhältnismässig. Aber ein Tunnel für eine Milliarde, um einen Strassenabschnitt von einem Kilometer vom Verkehr zu befreien (*gemeint ist der Rosengartentunnel*), das sei dann offensichtlich verhältnismässig. Wenn Sie weiterlesen im Antworttext der Regierung zum Postulat, dann finden Sie noch etwas Lustiges, und zwar steht da drin – ohne Scheiss (*Heiterkeit*) –, da steht drin, das würde zu Kulturlandverlust führen, wenn man so viele Velowege baut. Wirklich, das können Sie nachlesen. Ja also liebe Regierung, ich finde es eigentlich auch noch schön, dass Sie, um uns das Leben ein bisschen abwechslungsreich zu machen, auch hin und wieder Witze einbauen, das hat mir sehr gefallen.

Ich ermuntere die Regierung, vielleicht selber einmal aufs Fahrrad zu steigen, das ist vielleicht von der Erfahrung her noch gut. Denn wenn Sie merken, dass zehn Zentimeter neben Ihnen ein grosser Lastwagen vorbeifährt, dann merken Sie, das ist ein unangenehmes Gefühl. Dieses Gefühl ist wahrscheinlich auch der Grund, warum viele Menschen das Velo meiden, weil es einfach eine bedrohliche Situation ist. Das verstehe ich, wenn die Leute nicht Velo fahren, weil sie sagen «Es ist mir zu gefährlich». Darum braucht es die richtigen Rahmenbedingungen. In gewissen Städten wie Winterthur geht das, wenn man die Schleichwege kennt. Dann kann man weg vom Verkehr fahren. Sobald Sie aber die Stadt verlassen – oder zum Beispiel hier in Zürich ist es auch nicht wahnsinnig nett –, sobald Sie die Stadt verlassen und zum Beispiel von Winterthur nach Effretikon fahren, da gibt es keine gute Alternative. Veloweg bedeutet da, man hat eine gelbe Markie-

rung auf der Seite der Strasse und die Lastwagen fahren mit zehn Zentimeter Abstand an einem vorbei. Das macht nicht wirklich Spass.

Das Velo wird als Transportmittel immer wichtiger, darum brauchen wir diese Velo-Schnellstrassen flächendeckend und nicht nur an bestimmten Stellen. Darum stimmen wir der Überweisung dieses Postulates zu.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Die CVP hat dieses Anliegen bereits bei der Richtplan-Beratung abgelehnt. Selbstverständlich begrüssen wir das Velo-Förderprogramm, welches unter anderem zum Ziel hat, Velo-Schnellstrassen dort festzulegen, wo es zweckmässig umsetzbar ist und ohne zu viele Flächen zu verbrauchen. Zudem sollte auch der restliche Verkehr noch irgendwie durch das Land kommen. Dieses Postulat ist nach unserer Meinung überflüssig und wir unterstützen es nicht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Warum nehmen Autofahrer wohl lieber die Autobahn, statt über Landstrassen zu fahren? Es ist schneller und es gibt keine Verkehrsbehinderungen und Kreuzungen. Auch Velofahrer kennen dieses Problem. Innerorts müssen sie vielfach über gefährliche Kreuzungen und ausserorts fehlen zwischen den Ortschaften schlichtweg die Velowege und man teilt sich teils enge Landstrassen mit schnell fahrenden Autos oder Lastwagen. Ähnlich wie es Kantonsstrassen gibt, die die wichtigsten Orte auf möglichst direktem Weg verbinden, wäre diese auf dem Land auch für Velowege wünschenswert in Form einer Velo-Schnellstrasse. Auch als Winterthurer kennt man dieses Problem aus dem täglichen Velofahrerleben. Wenn man die offiziellen Velorouten durch Winterthur anschaut, wird einem schnell klar, dass diese Schleichwege nicht die schnellsten sind. So führt die nationale Mittellandroute ziemlich verwinkelt über x Abzweigungen auf Quartierstrassen durch Winterthur, was nicht zuletzt auf das Fehlen von durchgehenden Velowegen zurückzuführen ist. Die Alternative dazu ist schlicht die Benützung der Hauptstrassen. Dieses Problem wurde übrigens in der Velostadt Winterthur bereits erkannt und es wurde dort bereits eine Studie zum Thema «Velo-Schnellstrassen» erarbeitet. Der Regierungsrat kann sich diese gerne mal anschauen, um den dort aufgeführten Massnahmen die entsprechende Priorität zu verleihen.

Auch auf kantonaler Ebene sind übrigens im Agglomerationsprogramm bereits vereinzelt Velo-Schnellstrassen thematisiert, wie bereits richtigerweise angemerkt wurde. Jedoch scheinen diese Anträge

relativ konzeptlos und ohne Zusammenhang zu sein. Wie es übrigens auch geht, konnte ich vor ziemlich genau einem Jahr in Kopenhagen bestaunen. Im Vergleich zum Kanton Zürich ist die Hauptstadt Dänemarks nämlich alles andere als ein Velowegentwicklungsland. Dort gibt es neben den Strassen über zwei Meter breite Velowege, teilweise auf den wichtigsten Strassen sogar vier Meter breite, vielfach auch abgetrennt von den eigentlichen Strassen, und die Velofahrer werden an den Ampeln bevorzugt. Auch kriegt Dänemark bereits ein konkretes Programm für ein Velo-Schnellstrassennetz. Erste Velo-Schnellstrassen führen vom Umland in Richtung Kopenhagen und wurden bereits eröffnet. Sie werden auf separaten Trassees geführt und gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bevorzugt, sodass man auch als Velofahrer schnell unterwegs sein kann.

Der Kanton Zürich kann sich also von dort gerne eine Scheibe abschneiden, die Alternative Liste wird die Umsetzung eines solchen Konzeptes nach dem Vorbild Dänemarks begrüßen. Wir werden dieses Postulat auf jeden Fall überweisen.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Die EVP ist in den vielen vergangenen Jahren, in denen sie das Velofahren unterstützt hat, gut gefahren. Wir sind der Meinung, wir dürften durchaus noch etwas Anreiz für das Velofahren schaffen. Es ist bekannt, dass Velofahren gesund ist, und nicht nur gesund, es entlastet den anderen Verkehr, der sonst schon sehr gesättigt ist. Wir stehen dazu, das Velo ist für uns auch in Zukunft ein Fahrzeug, das wir unterstützen wollen. Das Postulat fordert von uns aus gesehen das Richtige. Auch wenn die Regierung mit Recht sagt, dass schon viel getan wird und auch in Zukunft viel getan wird, unterstützen wir das Postulat.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Vieles wurde bereits von meinen Vorrednern gesagt. Die BDP ist aber nicht der Meinung, dass der Regierungsrat ein weiteres Konzept auszuarbeiten hat, zumal im Rahmen der Beratung des Richtplans vor nur zwei Jahren ein fast gleichlautender Minderheitsantrag klar abgelehnt wurde. Die Gründe dieser Ablehnung sind die gleichen wie heute und widersprechen klar den Zielen des Richtplans und der Raumplanung. Die BDP wird das Postulat nicht überweisen.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Ich gestehe es, auch ich gehe über die Grenze zum Einkaufen. Mit Velo und Anhänger fahre ich von Otelfingen viel lieber ins aargauische Wettingen oder Baden als ins

zürcherische Regensdorf. Und Christian Schucan, bitte beachte, ich mache hier nicht den Vergleich mit Holland oder Belgien oder topologisch ähnlich gelagerten Ländern, sondern mit unserem Nachbarkanton. Im Aargau nämlich locken separate Veloampeln, die auf Grün schalten, bevor die Autos Grün erhalten, und somit einen sicheren Spurwechsel ermöglichen. Es gibt vollflächig rot markierte Velowege und Abzweiger, die den Veloverkehr lenken, keine Randsteine aufweisen und für Autos eine optische Grenze bilden. Diese Massnahmen erlauben unter anderem eine schnelle und sichere Fahrt durch Baden, ohne dass dafür zusätzliches Land zur Verfügung gestellt werden musste. Was für ein Schock dagegen, wenn ich wieder mal unvermittelt in Regensdorf in der Unterführung Oftringen lande und von Autos mit Tempo 80 an die Wand gedrückt werde oder mich vor dem Einkaufszentrum an Autobarrieren vorbei auf den Parkplatz drängen muss. Es gibt also sowohl Handlungsbedarf als auch gute Lösungsbeispiele ganz in der Nähe.

Dieses Postulat fordert verstärkte Anstrengungen für verbesserte Veloverbindungen. Unterstützen Sie es, damit mehr Leute das Velo für den täglichen Verkehr entdecken.

René Isler (SVP, Winterthur): Man staunt Bauklötze. Beim vorgängigen Geschäft haben wir ja von den Grünen gehört, dass es kein Menschenrecht sei, rasch und möglichst reibungs- und störungslos von A nach B fahren zu können. Warum das hier bei Velo-Schnellstrassen anders sein soll, wissen vermutlich nur unsere Birkenstock-Kommunisten. In Anbetracht dessen, dass Fahrradlenker die einzigen fahrenden Verkehrsteilnehmer sind, die nichts, aber auch gar nichts zu den Verkehrsinfrastrukturkosten beitragen, zeigt sich einmal mehr, dass Rot-Grün, das was sie immer uns vorwerfen, gegenüber uns postulieren, dass wer Kosten verursache, auch etwas an die Verkehrskosten verursachergerecht beizutragen habe, hier ignoriert. Wenn wir das hochrechnen wollen, was Sie da vorhaben oder was wir in diesem Rat schon alles für die Fahrradlenkenden hervorgebracht haben, dann müsste das eigentlich eine Fahrradabgabe, Verkehrsabgabe von schätzungsweise 100 Franken im Jahr nach sich ziehen. Dann können Sie Ihre Ammenmärchen vom Verursacherprinzip und den Kosten wieder auf den Punkt bringen. Dann würden Sie einmal – einmal, einmal in meiner bald 15-jährigen Tätigkeit in diesem Rat – glaubhaft oder glaubwürdig sein. Also lehnen Sie dieses unsinnige Postulat ab.

Und noch an die Adresse der GLP: Wenn Sie Energie sparen wollen, dann hören Sie auf, solche dekadenten Vorstösse zu machen.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Als Vorstandsmitglied von Pro Velo Kanton Zürich – dies ist eine Interessenbindung – vertrete ich selbstverständlich auch die Interessen der Velofahrenden. Der Fokus bei den Velo-Schnellverbindungen liegt auf dem Alltagsverkehr, also den Pendlerinnen und Pendlern. Den Anteil des Velos beim Alltagsverkehr zu erhöhen, entspricht auch ganz den Zielen des Veloförderprogramms, das Sie, meine Damen und Herren oder zumindest ein grosser Teil von Ihnen, vor gut fünf Jahren, im November 2010 in diesem Saal hier beschlossen haben. Mit dem überarbeiteten Velonetz sollen denn auch die Attraktivität, der Komfort sowie die Sicherheit der Velofahrenden verbessert werden. Nun fragen wir uns natürlich mit Recht, wie denn der Stand des bisher vom Regierungsrat noch nicht verabschiedeten Velonetzplanes ist. Wir hoffen, dazu heute noch eine Antwort zu erhalten, sind jedoch optimistisch.

Mit den Velo-Schnellverbindungen gibt es insbesondere auch für E-Bikes noch Potenzial, wie wir schon gehört haben. Eine zunehmende Verlagerung vom Auto beziehungsweise dem ÖV auf E-Bikes konnte zudem in einer schweizweiten Studie von Ecoplan (*Schweizer Beratungsunternehmen*) im Auftrag des Bundesamtes für Energie bereits nachgewiesen werden. Ein typischer E-Bike-Arbeitsweg liegt bei acht bis neun Kilometern. 60 Prozent aller Arbeitswege liegen in diesem Bereich, das Potenzial ist da also gewaltig. Mit der Planung des Velonetzes sollten wir also nicht nur dem Bedürfnis und der Nachfrage hinterherhinken, sondern vorausschauend und in die Zukunft gerichtet planen, so wie wir es uns auch für andere Planungsvorhaben gewohnt sind.

Die Velo-Schnellverbindungen widersprechen überhaupt nicht, wie die BDP sagt, dem kantonalen Richtplan, im Gegenteil: Im regionalen Richtplan Limmattal zum Beispiel ist schon eine Velo-Schnellverbindung eingezeichnet. Die Verabschiedung steht noch aus. Zu erwähnen sind auch noch die zahlreichen Studien zum volkswirtschaftlichen Nutzen und zur Kostenreduktion bei Investitionen in Veloinfrastrukturen. Ich könnte da gerne noch mehr ausführen, wenn Herr Isler das wünscht. Es gibt Studien aus allen Kontinenten, die wirklich belegen, dass der Return on Investment bis zu 24mal höher sein kann, wenn man in solche Infrastrukturen investiert. Auch für die Region Brüssel, die ja schon erwähnt wurde, sagt man, dass der Nutzen die Investitionen fünf- bis neunmal überwiegt. Danke.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Kollega Isler, Sie hätten sich besser nicht zu Wort gemeldet, denn Ihr Votum, dass wir Velofahrerinnen

und Velofahrer nichts bezahlen, ist natürlich geprägt von einer fundamentalen Unkenntnis der Verkehrsfinanzierung. Die allermeisten Velofahrerinnen und Velofahrer sind auf Gemeindestrassen unterwegs und diese werden zu 100 Prozent aus Steuergeldern finanziert (*Unmutsäusserungen auf der rechten Ratsseite*). Deshalb trage ich als Nichtautofahrer durchaus einen grossen Teil der Strassenkosten in den Gemeinden mit. Aber das Thema hier ist ja die Verbreitung der Velomobilität im Pendlerverkehr durch die Elektrifizierung des Velos. Die Pendlerdistanzen sind von meiner Vorrednerin angesprochen und gelobt worden. Ich danke allen meinen Kolleginnen und Kollegen, dass Sie sich so sehr um mich kümmern. Ich bin möglicherweise der einzige dauerhafte Fernpendler mit E-Bike hier im Rat. Kollegen dürfen sich gerne melden zwecks Meinungsaustauschs, deshalb mein Dank an Sie alle.

Woran krankt die Verbreitung des Velos im Pendlerverkehr über die Distanzen, die ich durchaus bei 20 Kilometern – ich jedenfalls nutze das so weit – ansetzen würde? Sie krankt nicht daran, dass es keine Schnellbahnen gibt, sie krankt a) an den rechtlichen Hindernissen, wie das E-Bike heute behandelt wird, als Motorfahrrad. Es ist natürlich so, dass Radwege bestehen, auf denen ich meistens allein unterwegs bin – zum guten Glück von der Polizei unbehelligt. Die Verbreitung krankt nicht daran, dass diese Radwege nicht existieren würden, sondern daran, dass man sie theoretisch nur mit abgestelltem Motor befahren dürfte, woran sich selbstverständlich kein E-Bike-Fahrer hält. Dann krankt sie b) auch daran, dass die Normen der Radwege nicht auf E-Bikes von 40 Stundenkilometern ausgerichtet sind. Mit den Vertikalversätzen, mit den Kurvenradien, mit den Einmündungen, den Kreiselösungen ist das heutige Radwegnetz schlicht untauglich für E-Bikes von 40 Stundenkilometern. Und dann krankt halt der Veloverkehr im Kanton Zürich c) auch an der gesellschaftlichen Akzeptanz. In weiten Teilen des Kantons ist das halt ganz anders als in Holland oder Dänemark. Daran können wir natürlich mit solchen Debatten sehr viel ändern, und das tue ich auch gerne.

Zusammengefasst: Der Platzbedarf für ein separates Schnellbahnnetz für Velos ist selbstverständlich viel zu gross. Deshalb bestünde die richtige Umsetzung des Postulates darin, dass man das heutige Radwegnetz schneller ausbaut, dass man das heutige Radwegnetz ertüchtigt für die schnelleren E-Bikes und dass man das heutige Radwegnetz auch liberalisiert, damit die E-Bikes das Radwegnetz auch befahren dürfen. Sie können sich leicht vorstellen, was passiert, wenn ich parallel zum Radweg mit dem E-Bike korrekt auf der Kantonsstrasse unterwegs bin. Dann zeigt mir mindestens jeder zehnte Autofahrer den

Vogel oder macht irgendwelche Scheuchbewegungen mit der Hand, um mich auf den Radweg zu verweisen. Denn die Autofahrer können ja nicht wissen, dass ich theoretisch gar nicht auf dem Radweg fahren dürfte. Also mit anderen Worten: Hier streiten wir ein bisschen um des Velofahrers Bart. Wir haben eine Radwegstrategie und ich verstehe eigentlich den Regierungsrat nicht, dass er das Postulat nicht im Sinne einer pragmatischen Vereinigung der beiden Forderungen nach Radwegen und nach Schnellbahnen entgegennimmt. Vielen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal: Liebe Barbara Schaffner, der Vergleich mit Holland und Dänemark ist dem Postulat zu entnehmen, deshalb schätze ich es sehr, dass du den Kanton Aargau ergänzend dazugenommen hast. Nur ist daraus nicht hervorgegangen, was das wiederum mit dem Postulat zu tun hat, welches sich auf Velo-Schnellstrassen fokussiert. Das waren technische Massnahmen, bei denen der Bezug zu Schnellstrassen nicht direkt ersichtlich wird.

Und das führt mich zu einem weiteren Punkt: Wenn ich dieser Debatte zuhöre, dann geht es darum, Velomobilität zu fördern. Aber das Postulat, über das wir uns hier unterhalten, handelt von Velo-Schnellstrassen. Das ist aus meiner Sicht nicht dasselbe. Und ich möchte daran erinnern, dass wir durchaus das Veloförderprogramm haben, dass durchaus auch Mittel in dieses Verkehrsmittel hineinsteckt werden, auch seitens Kantons und durchaus auch von den Gemeinden. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Ruedi Lais, zwei Sachen, jetzt hör mir zu: Ich habe gesagt, dass der Radfahrer der einzige Verkehrsteilnehmer ist, der fahrend unterwegs ist, der keine Verkehrsabgaben zahlt. Das ist Punkt eins. Und jetzt, meine Damen und Herren, das geht eigentlich alle etwas an, ohne dass ich da meine Interessenbindung offenlegen muss. Aber ich bin seit 26 Jahren bei der Verkehrspolizei tätig. Ruedi Lais, wir unterscheiden zwischen leichten Motorfahrrädern, das sind diejenigen, die keine zusätzlichen Nummernschilder brauchen, im Maximum 0,5 Kilowatt haben und bis allerhöchstens 25 Stundenkilometer fahren dürfen. Wenn du ein Elektrofahrrad hast, das im Maximum 1,0 und mehr Kilowatt besitzt und über 40 Stundenkilometer fährt, ist das kein Fahrrad mehr. Und solche Fahrzeuge gehören dann auch nicht mehr auf Radwege. Da sprechen wir von Kleinmotorfahrzeugen. Ein Hilfsmotor über einem Kilowatt Nennleistung gehört nicht auf einen Radweg, und das solltest du, lie-

ber Ruedi Lais, wissen. Und wenn meine Kollegen dich das nächste Mal auf einem Radweg hochklupfen (*Heiterkeit*) – ich kann ja, wenn du willst, nach der Ratssitzung auch noch sagen, wie viel Münz du bei dir haben musst. Solche Fahrräder gehören nicht auf einen Radweg. Ich habe geschlossen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir nehmen das zur Kenntnis.

Andreas Hauri (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ja, lieber René Isler, deine Voten haben tatsächlich Unterhaltungswert, aber bitte auch ein bisschen mehr Inhalt im Sinne von strategischem Fokus, der Ausrichtung dieses Postulates. Von 100 Franken pauschal zu sprechen, das ist schlicht und einfach Quatsch, Entschuldigung.

Was mich aber besonders gefreut hat, sind eigentlich die Voten oder das zweimalige Votum der FDP. Sie finden zwar, dass flächendeckend zu viel ist, wir sind aber noch so weit davon weg. Allerdings wurde auch gesagt, vor allem beim zweiten Votum, dass der Abbau von Schikanen, die heute bestehen, nicht im Postulat erwähnt sei, sondern dass es lediglich um Neubauten gehe. Das ist nicht so, es steht nicht so im Postulat. Vielleicht kann ich Sie jetzt noch von einem Ja überzeugen, es geht nicht primär – und genau so steht es im Postulat drin – um neue Strassen, sondern darum, einzelne Schikanen abzubauen, was schon viel bringt bezüglich Velo-Schnellstrassen. Eine spontane Umentscheidung würde mich von eurer Seite speziell freuen. Es gab sehr gute Voten, besten Dank der SP, besten Dank den Grünen. Bei der CVP bin ich immer mehr irritiert. Im Parteiprogramm steht einfach immer das Gegenteil von dem, was Sie heute hier gesagt haben. Ich bitte Sie, das mal zu konsultieren.

Ich danke vielmals. Frau Regierungsrätin, nur noch dies: Sie haben den Velonetzplan jetzt gemacht und das ist grundsätzlich schon mal ein guter Ansatz. Aber geben Sie doch jetzt noch ein bisschen mehr Gas. Drücken Sie doch einmal etwas drauf, und zwar nicht mit Kulturlandverlust-Überbauung, sondern mit Abbau von Schikanen, wie es primär eigentlich im Postulat verlangt wird. Das können Sie praktisch alles selber entscheiden, das steht in Ihrer Macht. Vielen Dank.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen) spricht zum zweiten Mal: Lieber René Isler, vielen Dank, dass Sie die ganze Problematik, wie ich sie geschildert habe, in aller Form bestätigt haben. Ich bestreite nicht, das Strassenverkehrsgesetz dauernd zu verletzen. Ich bestreite aber, dass ich das nicht im höheren Interesse tue. Wenn ich mich nämlich an das

Strassengesetz, wie Sie es vertreten, mit der 30-Franken-Bussenandrohung halten würde, würde sich genau eine Person freuen im Kanton Zürich, das ist der erste Ersatzmann auf der SP-Liste im Bezirk Bülach. Dann wäre ich nämlich schon längstens leider unfallmässig aus dem Verkehr gezogen. Stellen Sie sich vor, ich fahre von Bülach nach Eglisau auf der Kantonsstrasse mit 30'000 Fahrzeugen pro Tag. Also das wäre ja völlig unverantwortlich. Mit andern Worten: Genau das ist das Dilemma. Deshalb braucht es eine bessere Infrastruktur. Wenn wir die Elektromobilität mit den E-Bikes fördern wollen, dann genügt die heutige Infrastruktur nicht. Und Polizist René Isler hat das in aller Form bestätigt und ich danke ihm und allen Kollegen, die bis jetzt ein Auge zugedrückt haben, wenn ich auf dem Radweg unterwegs war.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Lieber «Rowdy» Lais (*Heiterkeit*), auf den Velostreifen hast auch du anständig zu fahren. Der Kommentar mit dem Ersatzmann, der stört uns wahrscheinlich weniger, wenn der da auftauchen würde. Aber die Krankenversicherung, die stört, denn wir sind alle solidarisch. Und ich bitte, doch anständig auf den Radstreifen zu fahren, und ich bitte, doch auch die Steuern zu zahlen als Kantonsrat. Dann könnten Sie sich noch überlegen, ob Sie Ihre Vermögenssteuern mit Ihrem teuren Elektrowelo auch bezahlt haben.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ich habe mich noch nicht geäußert, auch aus Sicht der EDU nicht. Das Postulat beinhaltet tatsächlich, dass der Regierungsrat gebeten wird, ein Konzept für Velo-Schnellstrassen auszuarbeiten. Man kann also nicht sagen, es sei einfach nur eine kleine Bagatelle. Es wird ein Konzept verlangt. Und wenn ich die jüngsten Bauten von Radwegen betrachte, zum Beispiel im Bezirk Bülach die Strecke zwischen Lufingen und Kloten, da wurde bereits eine Schnellstrasse für Velos gebaut. Wir hatten nämlich analog bereits einen Radweg, aber dieser genügte offenbar nicht, weil er noch eine Nase (*Bauelement*) beinhaltete, und es wurde Kulturland verbraucht. Man baute einen neuen Radweg, weil der Kantonsrat ja hier drin beschlossen hat, dass der Regierungsrat jährlich rund 20 Millionen Franken für den Radwegbau zur Verfügung hat. Deshalb bauen wir laufend neue Radwege, zum Beispiel von Rorbas nach Eglisau. Dort wird auch ein sehr fragwürdiger Radweg gebaut, vor allem wird er extrem ausgebaut und fast vergoldet. Man mutet dem Radwegfahrer nicht zu, dass er eine kleine uneinsichtige Steigung auf sich nehmen

kann, nein, er muss analog zur Strasse fahren. Hier wird wirklich Geld ausgegeben, und dieser Vorstoss ist in diesem Sinne nicht nötig.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Erlauben Sie mir zuerst einen Rückblick: Am 1. November 2010 hat der Kantonsrat hier grünes Licht für ein Veloförderungsprogramm gegeben. Und im Rahmen dieses Veloförderungsprogramms hat die Volkswirtschaftsdirektion daran gearbeitet, einen Velonetzplan zu erarbeiten, der die bestehende Radwegstrategie des Kantons Zürich ablösen wird. Ziel dieses Veloförderungsprogramms ist es, die Attraktivität, den Komfort sowie die Sicherheit für die Velofahrenden im Kanton Zürich zu verbessern und damit auch den Anteil des Velos im Alltagsverkehr zu erhöhen. Der neue Velonetzplan, wie Sie ihn bestellt haben, liegt im Entwurf bereits in der Volkswirtschaftsdirektion vor und wird voraussichtlich im zweiten Quartal dieses Jahres dem Regierungsrat vorgelegt und dort verabschiedet. Er wird aber das gesamte Veloverkehrsnetz abbilden. Er wird auch aufzeigen, wo und mit welchen Mitteln Velo-Schnellrouten überhaupt zweckmässig sein könnten.

Aber was man bereits heute sagen kann: Nicht verhältnismässig ist und wird sein ein flächendeckendes Netz im Kanton Zürich, wie es das Postulat heute verlangt. Dies hat die dem Velonetzplan zugrunde liegende Potenzialbeurteilung bereits klar gezeigt. Ein solches flächendeckendes Schnellroutennetz würde nämlich im Widerspruch zu anderen Zielen der Richtplanung und der Raumplanung stehen. Und jetzt müssen Sie halt gut zuhören: Es ist zum Teil auch im Widerspruch mit der sparsamen Beanspruchung von Kulturland und der haushälterischen Nutzung des Bodens. Lieber Kantonsrat Martin Neukom, das ist kein Witz. Ich möchte Ihnen beliebt machen, aus der Stadt Zürich herauszufahren und einmal zu schauen, wo diese Velorouten durchführen. Und sehr viele dieser Velorouten, das haben wir in unserer Arbeit erkannt, führen nun mal übers Land. Das heisst, deren Ausbau, deren Weiterführung, deren Vernetzung hat auch mit der Frage der Beanspruchung von Kulturland zu tun, das ist so. Und wenn Sie dann, lieber Kantonsrat Hauri, von Velo-Schnellrouten sprechen, dann müssen Sie einfach auch einsehen – ich nehme an, diese Einsicht haben Sie –, dass wir da nicht von einem kleinen Veloweg sprechen, sondern von einer Schnellroute, die breiter ist, die auch mehr Kapazität zulässt, die mehreren Velofahrenden ermöglichen würde, dass sie es nutzen. Nur so kann es ja ein Schnellweg sein, analog wie wir es auch bei der Strasse haben.

Der Kantonsrat hat sich ja bereits einmal mit den Grundlagen dieses Postulates befasst, Sie haben darauf hingewiesen. Im Rahmen der kantonalen Richtplanung 2014 wurde ein ähnlicher Vorstoss ja damals abgelehnt. Was möchte ich Ihnen sagen? Warten Sie nun diesen Velonetzplan ab, den wir Ihnen unterbreiten werden. Sie können ihn dann diskutieren. Und schauen Sie, welche Lösungen wir anbieten. Aber ein flächendeckender Ausbau einer Velo-Schnellroute im Kanton Zürich wäre – das hat sich bereits ergeben – nicht verhältnismässig und auch nicht bezahlbar.

In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 252/2014 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir kommen zur interessanten Bilanz des heutigen Tages: Eingereicht wurde minus ein Postulat, denn Postulat 61/2016 von Cyrill von Planta wurde zurückgezogen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Anreize für die Nutzung einheimischer und erneuerbarer Energien und die rationelle Energienutzung**
Anfrage Olivier Hofmann (FDP, Hausen a. A.)
- **Ernsthafte Gefährdung der Flug und Verkehrssicherheit durch Laserattacken**
Anfrage Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)
- **Druckaufträge**
Anfrage Judith Anna Stofer (AL, Zürich)
- **Landwirtschaftliche Forschung im Kantons Zürich**
Anfrage Philipp Kutter (CVP, Wädenswil)
- **Corporate Identity bei den Strafverfolgungsbehörden**
Anfrage Claudio Schmid (SVP, Bülach)

Rückzug

– **Vision Spitzenmedizin im Kanton Zürich**

Postulat *Cyrill von Planta (GLP, Zürich)*, KR-Nr. 61/2016

Schluss der Sitzung: 12.10 Uhr

Zürich, den 30. Mai 2016

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 6. Juni 2016.