


154. Sitzung, Montag, 8. Februar 2010, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 10069*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 10070*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 10070*
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von
Geschäften..... *Seite 10070*

2. Rettung des Schweizer Kammerchors

 Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur),
Luca Rosario Roth (GLP, Winterthur) und Ruth Klei-
ber (EVP, Winterthur) vom 1. Februar 2010

 KR-Nr. [28/2010](#), Antrag auf Dringlichkeit..... *Seite 10071*
3. Schluss mit den nutzlosen KEF-Erklärungen

 Parlamentarische Initiative von Nicole Barandun
(CVP, Zürich), Susanne Brunner (CVP, Zürich) und
Christoph Holenstein (CVP, Zürich) vom 6. Juli 2009

 KR-Nr. [233/2009](#)

 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 13/2010)..... *Seite 10074*
4. Verbindlichkeit von KEF-Erklärungen

 Parlamentarische Initiative von Hans Frei (SVP,
Regensdorf), Katharina Weibel (FDP, Seuzach) und
Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 11. Januar
2010

 KR-Nr. [13/2010](#)

 (gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 233/2009)..... *Seite 10075*

5. Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 bei der Wiedereröffnung der vierspurigen Autobahn

Dringliches Postulat von Martin Farner (FDP, Oberstammheim), Markus Späth (SP, Feuerthalen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 14. Dezember 2009

KR-Nr. [385/2009](#), RRB-Nr. 68/20. Januar 2010

(Stellungnahme)..... *Seite 10090*

6. Einfahrt Aubrugg des Autobahnteilstückes N1.4.4

Postulat von Beat Badertscher (FDP, Zürich), Silvia Steiner (CVP, Zürich) und Hansueli Züllig (SVP, Zürich) vom 9. Juni 2008

KR-Nr. [210/2008](#), RRB-Nr. 1504/24. September 2008

(Stellungnahme)..... *Seite 10106*

7. Bessere Zusammenarbeit von RAV und Sozialhilfe

Postulat von Andreas Burger (SP, Urdorf), Regine Sauter (FDP, Zürich) und Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 30. Juni 2008

KR-Nr. [240/2008](#), RRB-Nr. 1616/22. Oktober 2008

(Stellungnahme)..... *Seite 10117*

8. Erschliessung des Zürcher Zoos mit einer Seilbahn

Interpellation von Willy Germann (CVP, Winterthur), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Antoine Berger (FDP, Kilchberg) vom 30. Juni 2008

KR-Nr. [244/2008](#), RRB-Nr. 1295/20. August 2008..... *Seite 10132*

Verschiedenes

– Nachruf..... *Seite 10104*

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Erklärung der SVP- und der EDU-Fraktion zu den Ausschreitungen in der Stadt Zürich* *Seite 10104*

- *Persönliche Erklärung von Willy Haderer, Unteringstringen, zu Traktandum 7* *Seite 10130*

- Rücktrittserklärungen
 - *Rücktritt aus dem Verwaltungsrat der EKZ von Rodolfo Keller* Seite 10146
 - *Rücktritt aus dem Verwaltungsrat der EKZ von Johann Jucker* Seite 10146
- Geburtstagsgratulationen..... Seite 10147
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 10147

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf fünf Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. [333/2009](#), Einbezug Süddeutschlands bei der Standortwahl für Atommüll-Endlager
Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden)
- KR-Nr. [341/2009](#), Wohin sind die Rahmenkredite gemäss Landwirtschaftsgesetz verschwunden?
Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. [342/2009](#), Jugendgewalt und private Sicherheitsdienste
Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)
- KR-Nr. [343/2009](#), Beschilderung der Zufahrt zur Autobahn A4 in Affoltern a. A.
Jakob Schneebeli (SVP, Affoltern a. A.)
- KR-Nr. [363/2009](#), Grobe Fehleinschätzung der ARGE Phoenix bei der Sanierung der Sondermülldeponie Kölliken
Sabine Ziegler (SP, Zürich)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Staat und Gemeinden:

- **Einführung der Formularpflicht bei Mietwechsel (Ergänzung von § 229b EG zum ZGB)**

Beschluss des Kantonsrates über die Behördeninitiative des Gemeinderates der Stadt Zürich, Vorlage [4661](#)

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Änderung des Polizeigesetzes**

Parlamentarische Initiative von Silvia Steiner, KR-Nr. [112/2009](#)

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Änderung des Universitätsgesetzes: Wiedererrichtung einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft der Studierenden**

Parlamentarische Initiative von Andreas Erdin, KR-Nr. [133/2009](#)

- **Erhöhung der Mindest- und Teilpensen für Lehrpersonen der Volksschule / Lektionsverpflichtung für Fachlehrpersonen**

Parlamentarische Initiative von Samuel Ramseyer, KR-Nr. [163/2009](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus**

Parlamentarische Initiative von Elisabeth Derisiotis, KR-Nr. [139/2009](#)

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 151. Sitzung vom 26. Januar 2010, 14.30 Uhr
- Protokoll der 152. Sitzung vom 27. Januar 2010, 16.30 Uhr
- Protokoll der 153. Sitzung vom 1. Februar 2010, 8.15 Uhr

Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich habe noch eine Mitteilung der Geschäftsleitung zu machen. Die Geschäftsleitung beantragt Ihnen, das heutige Geschäft 36, Standesinitiative zur Schaffung gesetzlicher Grundlagen, damit Jugendliche und junge Erwachsene ohne geregelten Aufenthalt eine Lehrstelle antreten können, Parlamentarische Initiative [368/2009](#) von Susanna Rusca, sowie das heutige Geschäft 139,

Berufsausbildung für jugendliche Sans-Papiers, Behördeninitiative [393/2009](#) des Gemeinderates Zürich, gemeinsam zu behandeln. Sie sind damit einverstanden.

2. Rettung des Schweizer Kammerchors

Postulat von Willy Germann (CVP, Winterthur), Luca Rosario Roth (GLP, Winterthur) und Ruth Kleiber (EVP, Winterthur) vom 1. Februar 2010

KR-Nr. [28/2010](#), Antrag auf Dringlichkeit

Willy Germann (CVP, Winterthur): Es eilt! Das peinlich kleinliche Schwarzpeter-Trauerspiel um den Schweizer Kammerchor muss bald ein Ende finden; nicht, indem man den Chor sterben lässt, sondern indem auf unkomplizierte Art das Überleben in neuer Trägerschaft ermöglicht wird. Nicht bloss Musikfreunde wissen es: Die Auflösung des Schweizer Kammerchors wäre ein Kulturverlust ersten Ranges, ja, ein Armutszeugnis für unsere Kulturpolitik. Es braucht diesen Chor vorrangig im Kanton Zürich, wo sehr gute professionelle Orchester immer wieder auf einen professionellen Chorpartner angewiesen sind. Andernfalls müsste auf zahlreiche wertvolle Musikwerke verzichtet werden. Solche Werke müssen frühzeitig programmiert werden. Die Programmierung für die übernächste Saison hat bereits begonnen. Die Veranstalter müssen rasch wissen, ob sie noch auf den Schweizer Kammerchor zählen können oder ob sie zum Beispiel einen teuren deutschen Chor einfliegen müssen – zur nicht erstaunlichen Schadenfreude einiger Deutscher.

Die frühzeitige Programmierung und genügend Verpflichtungen in diesem Zusammenhang, das sind weitere Gründe für die Dringlichkeit. Aber auch der Chor braucht rasche Gewissheit. Denn ein Wechsel bei der Chorleitung steht an. Interessenten – und die sind vorhanden – können nicht beliebig lang hingehalten werden. Also ein weiterer Grund für die Dringlicherklärung. Die Sängerinnen und Sänger, aber auch die Studierenden und Absolventinnen und Absolventen der Zürcher Hochschule der Künste brauchen Klarheit, ob sie sich nach neuen Engagements umschauen müssen, also ein weiterer Grund für die Dringlicherklärung.

Ich bitte Sie, die Dringlichkeit zu unterstützen.

Katrin Susanne Meier (SP, Zürich): Mit dem Schweizer Kammerchor wurde endlich ein vokales Instrument geschaffen, welches unserem Tonhalle-Orchester das Wasser reichen kann. Der Chor ist in der Lage, auch die schwierigsten Werke aufzuführen. Um die hohe Chorqualität zu sichern, sind pro Jahr mehrere Projekte notwendig. Diese lassen sich nicht innert weniger Tage aufgleisen, sondern benötigen eine langfristige und sorgfältige Planung. Damit das teilweise bereits vorbereitete Programm für die Saison 2011/2012 auch umgesetzt werden kann, braucht der Chor jetzt und heute eine Übergangslösung. Der Kanton soll nach Möglichkeiten suchen, den Fortbestand des einzigen Profi-Chors der Schweiz wenigstens für kurze Zeit finanziell zu sichern.

Die SP unterstützt die Dringlichkeit.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die FDP unterstützt die Dringlichkeit. Wir sind definitiv der Meinung, dass es nicht sein kann, dass wir vom Kanton Zürich aus nicht dafür besorgt sind, dass dieser Chor weiterexistieren kann. Die Angelegenheit ist dringlich. Wir brauchen, wie Willy Germann ausgeführt hat, aufgrund des Vorlaufs der Programmierung nun dringend eine Übergangslösung, damit dieser Chor wieder auf eigene Beine kommen kann. Ich bitte Sie, der Dringlichkeit zuzustimmen. Besten Dank.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Wenn der einzige professionelle Kammerchor der Schweiz weiterhin bestehen soll, was die EVP befürwortet, dann muss jetzt gehandelt werden. Die Zeit drängt, Willy Germann hat dazu bereits gesprochen. Kurz gesagt, der Schweizer Kammerchor muss so schnell wie möglich die Gewissheit haben, dass für die nächsten vier Jahre die Grundfinanzierung gesichert ist. Ich bitte Sie, der Dringlichkeit zuzustimmen. Es geht um Kunst, Kultur, Musik, aber auch um Arbeitsplätze.

Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.): Das dringliche Postulat ist ehrenhaft, aber nicht sinnvoll; ehrenhaft, weil es einen wirklich hervorragenden Chor retten will, nicht sinnvoll, weil es ausser Kosten nichts bringen wird. Träger des Schweizer Kammerchors, der seit zehn Jahren besteht, sind das Tonhalle-Orchester Zürich, das Lucerne Festival und das Berner Sinfonieorchester. Die einzige öffentliche Unterstüt-

zung aber erhält er seit seiner Existenz lediglich von der Stadt Zürich. Das Ziel des Schweizer Kammerchors war von Anbeginn, wie der Name sagt, eine breite schweizerische Trägerschaft zu finden. Das ist ihm trotz grosser Bemühungen innerhalb von zehn Jahren nicht gelungen, worauf nun, nachdem der hervorragende Leiter des Chors seinen Rücktritt erklärt hat, auch die Stadt Zürich ihren Beitrag streichen wird.

Es handelt sich um einen Ad-hoc-Chor ohne festes Ensemble. Die Qualität solcher Chöre steht und fällt mit ihrer Leitung. Gemäss der Trägerschaft soll der Chor umstrukturiert werden. Sie spricht von einem notwendigen finanziellen Grundstock von 1,5 Millionen Franken im Jahr, und das ist wohl realistisch. Es wäre schön, wenn der professionelle Chor weiterexistieren könnte. Auf schweizerischer Ebene ist dies aber offensichtlich nicht möglich, weil andere Städte und Kantone nicht mitmachen wollen und keine Bundeskulturförderung existiert. Es ist nicht die Aufgabe des Kantons Zürich, einen schweizerischen Chor allein zu finanzieren. Es wäre aber höchst wünschenswert, wenn sich in der Tonhalle ein professioneller Chor etablieren könnte. Dazu braucht es aber Mittel. Nicht wir, sondern die CVP und die GLP, denen zwei Postulanten angehören, reden in der Finanzpolitik von nichts anderem als vom Sparen. Wir können es uns nicht leisten, dass von den wenigen Kulturgeldern in ein hoffnungsloses «Gebastel» investiert wird.

Die Grüne Fraktion wird die Dringlichkeit nicht unterstützen.

Abstimmung

Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 115 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Das Postulat ist dringlich erklärt. Der Regierungsrat hat dazu innert vier Wochen begründet Stellung zu nehmen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Schluss mit den nutzlosen KEF-Erklärungen

Parlamentarische Initiative von Nicole Barandun (CVP, Zürich), Susanne Brunner (CVP, Zürich) und Christoph Holenstein (CVP, Zürich) vom 6. Juli 2009

KR-Nr. [233/2009](#)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 13/2010)

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Gesetz über Rechnungslegung und Controlling (CRG) (LS 611) sei wie folgt zu ändern:

§ 13

Abs.1 unverändert

Abs. 2 wird gestrichen

Begründung:

Gemäss Art. 65 Kantonsverfassung bestimmt der Regierungsrat aufgrund einer langfristigen Betrachtung die Mittel und Ziele der Regierungspolitik. Er hat zu Beginn jeder Amtsperiode den Kantonsrat zu informieren (KV 65). Gemäss CRG ist der KEF das grundlegende Instrument der Aufgaben- und Finanzplanung durch den Regierungsrat.

Das Parlament hat aufgrund von Art. 55 Kantonsverfassung das Recht, zu den Plänen des Regierungsrates Stellung zu nehmen. Ausdrücklich wird festgehalten, dass es sich zu den Schwerpunkten der Aufgaben- und Finanzplanung äussert (Art. 55 KV). Diese Stellungnahme ist deklaratorisch und verpflichtet den Regierungsrat nicht. Beschlusskompetenzen hat der Rat lediglich mit Bezug auf die Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Art. %% Abs. 2 KV), nicht aber mit Bezug auf die Aufgaben- und Finanzplanung.

Das Verfahren bei der Erstellung und der Behandlung des KEF ist im Gesetz über Controlling und Rechnungslegung geregelt. Indem das CRG nicht nur die Möglichkeit einer Stellungnahme, sondern von (allerdings nur deklaratorischen) Erklärungen zum KEF vorsieht, geht das Gesetz über die Anforderungen der Verfassung hinaus.

§ 13 CRG setzt damit ein Prozedere in Gang, welches die Ressourcen einzelner Ratsmitglieder, der Kommissionen sowie der Fraktionen erheblich beansprucht. Zuerst wird versucht, für die verschiedenen KEF-Erklärungen Mehrheiten zu finden, sodann finden Sitzungen im Plenum statt. Das Resultat ist ernüchternd. Kaum eine überwiesene

KEF-Erklärung wird vom Regierungsrat für umsetzungswürdig befunden.

Eine Verbindlicherklärung der KEF-Erklärungen des Rates zuhanden des Regierungsrates verbietet die Verfassung (vgl. Isabelle Häner im Kommentar zur Zürcher Kantonsverfassung, Zürich 2007, N. 14 zu Art. 66). Es ist indessen ein Gebot der Effizienz und des haushälterischen Umganges mit den finanziellen Mitteln, das Verfahren zu straffen. Es hat deshalb in Zukunft nur noch eine Stellungnahme des Rates zu erfolgen, wie dies in der Verfassung vorgesehen ist. Der Absatz 2 von § 13 CRG ist somit zu streichen.

4. Verbindlichkeit von KEF-Erklärungen

Parlamentarische Initiative von Hans Frei (SVP, Regensdorf), Katharina Weibel (FDP, Seuzach) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 11. Januar 2010

KR-Nr. [13/2010](#)

(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 233/2009)

Die Parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Gesetz über Controlling und Rechnungslegung (CRG) vom 9. Januar 2006 wird wie folgt geändert:

§13, Abs. 2 (neu)

Der Kantonsrat kann zum KEF Erklärungen beschliessen. Der Regierungsrat setzt sie im nächsten KEF um, sie sind behördenverbindlich.

Begründung:

Art. 124 KV verpflichtet den Kanton, Aufgaben und deren Finanzierung zu planen. Das Instrument der KEF-Erklärung muss gestärkt werden. Überwiesene KEF-Erklärungen sind neu behördenverbindlich und müssen vom Regierungsrat umgesetzt werden.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Am 26. Januar 2010 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Nicole Barandun (CVP, Zürich): Effizienz kann nicht das oberste Ziel eines Parlamentes sein, aber unsere Arbeit sollte schon Wirkung ent-

falten. Der Rat hat jedes Jahr die Möglichkeit, sich zum KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) des Regierungsrates zu äussern. Das ergibt sich bereits aus den Artikeln 55 und 66 der Verfassung. Darüber hinaus sieht das CRG vor, dass wir auch Erklärungen zum KEF verabschieden können. Diese Bestimmung wurde bei der Einführung des CRG erst sehr spät eingeführt.

Das Ziel der KEF-Debatte und der Erklärungen ist klar: Die Legislative soll Einfluss auf die langfristige Planung des Regierungsrates nehmen. Die Realität sieht leider anders aus. Jedes Jahr wird Ratssitzung um Ratssitzung, Kommissionssitzung um Kommissionssitzung damit verbracht, Mehrheiten für KEF-Erklärungen zusammenzubringen. Mit welchem Resultat? Statt dass sich der Rat mit der mittel- und langfristigen Planung und den Legislaturzielen befasst, wird die Budgetdebatte fortgesetzt und kleinlichst über verschiedene Detailposten verhandelt.

Nach der diesjährigen KEF-Debatte wurde zwar erfreut von allen Seiten vermeldet, man habe jetzt dazugelernt. Dies sehe man daran, dass es dieses Jahr weniger und dafür gehaltvollere KEF-Erklärungen gegeben habe. Ich kann Ihnen sagen, das hat mit unserer angespannten Finanzsituation zu tun. Kaum jemand hat sich dieses Jahr getraut, einen Antrag zu stellen, der zu mehr Ausgaben geführt hätte, nicht einmal die Linke. Aber warten Sie nur ab, wie es werden wird, wenn wir wieder ein bisschen mehr Geld zur Verfügung haben werden, was ja hoffentlich bald einmal der Fall sein wird. Dann werden wir schnell wieder im alten Fahrwasser sein. Im besten Falle werden wir wie immer, nach stundenlangen Debatten einige wenige Erklärungen zum KEF verabschieden. Wie wir alle wissen, verpflichten sie den Regierungsrat in keiner Weise. Dieser kann nämlich entscheiden, welche Erklärungen er umsetzen will und welche nicht.

Und damit bin ich wieder am Ausgangspunkt meines Votums. Das Parlament muss ein Mindestmass an Effizienz an den Tag legen. Eine doppelte Budgetdebatte bringt uns da nicht weiter. Die KEF-Debatte hat also zwei Schwachstellen: Einerseits nehmen die Fraktionen weder generell zu den Legislaturzielen noch zur mittleren und langfristigen Planung Stellung, andererseits sind die wenigen, mühsam erkämpften KEF-Erklärungen nicht verbindlich. Könnte man denn den KEF-Erklärungen, die den Rat so lange beschäftigen, mehr Gewicht zukommen lassen und sie für verbindlich erklären, wie das die SVP, die FDP und die GLP möchten? Wir sind der Meinung, das ist nicht möglich. Das CRG ist eben im Kanton Zürich nicht das allein massgebli-

che Gesetz. Wenn Sie ein Gesetz ändern möchten, müssen Sie zuerst auch die Verfassung lesen. Erst die Verfassung gibt Ihnen die Leitplanken vor, innerhalb welcher Sie Änderungen vornehmen können. Aus den Artikeln 55 und 66 sowie aus der weiteren allgemeinen Kompetenzverteilung in der Kantonsverfassung ergibt sich klar, dass der Regierungsrat für die Planung allein und ausschliesslich zuständig ist. Vorgesehen ist in der Verfassung lediglich eine Stellungnahme des Kantonsrates. In Artikel 66 der Kantonsverfassung heisst es: «Der Regierungsrat bestimmt aufgrund einer langfristigen Betrachtung die Ziele und die Mittel seiner Regierungspolitik. Er bringt diese dem Kantonsrat zur Kenntnis.» Und Artikel 55 regelt die Aufgabe des Kantonsrates in diesem Zusammenhang. Dort heisst es: «Der Kantonsrat nimmt zu den grundlegenden Plänen der staatlichen Tätigkeit Stellung. Er äussert sich insbesondere zu den Schwerpunkten der Aufgaben- und Finanzplanung.»

Indem das CRG die Möglichkeit von allerdings nur deklaratorischen Erklärungen zum KEF vorsieht, geht das Gesetz also bereits über die Vorstellung der Verfassung hinaus. Es bewegt sich aber gerade noch im Rahmen dessen, was erlaubt ist. Diese Aussage finden Sie im Kommentar zur Zürcher Verfassung an verschiedenen Stellen von namhaften Autoren. Verbindliche KEF-Erklärungen würden hingegen der Verfassung widersprechen. Würde man das wollen, müsste man auch die Verfassung ändern. Isabelle Häner weist im Kommentar ausdrücklich darauf hin, dass, sollten dem Kantonsrat hier bindende Entscheidungsbefugnisse eingeräumt werden, die Zuständigkeitsregelung der Verfassung verletzt würde. Der Kantonsrat kann also lediglich im Rahmen von Artikel 59 Absatz 2 tätig werden, das heisst, im Rahmen seiner Zuständigkeit den Regierungsrat mit der Ausarbeitung von Vorlagen beauftragen.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich klar, dass es unter der geltenden Verfassung keine Möglichkeit gibt, den KEF-Erklärungen des Parlamentes mehr Gewicht zukommen zu lassen. Und bei näherer Betrachtung ist das vielleicht auch nicht sinnvoll. Die mittel- und langfristige Planung, die Festsetzung der zu erreichenden Ziele und die Bereitstellung der dafür benötigten Mittel ist eben eine Kernaufgabe der Exekutive. Ich frage Sie: Wollen wir dennoch jedes Jahr mehrere Sitzungen dazu verwenden, Beschlüsse ohne jegliche Verbindlichkeit zu verabschieden, überdies Beschlüsse, die nicht zu der Planung an sich Stellung nehmen, sondern lediglich die Budgetdebatte fortsetzen? Wir Initianten sind der Meinung, dass dies verlorene Zeit ist. Wenden wir uns

denjenigen Geschäften zu, die wir auch umsetzen können. Bei einer Annahme unserer Initiative fände übrigens nach wie vor eine Debatte über den KEF statt. Jede Fraktion und jeder Kantonsrat hätte nach wie vor die Möglichkeit, sich zum KEF zu äussern und gewünschte Veränderungen aufzuzeigen. Es würde aber eine Rückbesinnung darauf stattfinden, sich nicht in Einzelheiten zu verlieren, sondern der Regierung eine Richtung vorzugeben. Diese Verlautbarungen sind wichtig und zeigen die Meinung des Parlamentes auf. Das Einzige, was entfallen würde, wäre dieses endlose Ringen um die KEF-Erklärungen.

Es hat auch ein Ratsleben vor dem CRG gegeben. Verhelfen Sie der KEF-Debatte wieder zu dem Stellenwert, den sie verdient. Wir werden auch den Vorstoss der SVP, der FDP und der GLP unterstützen, der die Verbindlichkeit der KEF-Erklärung anstrebt, trotz der genannten Bedenken. Wir sind aber der Meinung, dass es Zeit ist für eine Auslegeordnung. Die verunglückte gesetzliche Ausgestaltung der KEF-Erklärung muss umfassend überdacht werden. Es ist dann Sache der Kommission, die beste Lösung zu treffen und alle Möglichkeiten zu überdenken. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Die Auseinandersetzung mit der Finanzplanung gehört zu den Schlüsselaufgaben eines Parlaments und ist im Spannungsfeld unerschöpflicher Forderungen und Leistungen vom Staat umso wichtiger. Beschlüsse des Kantonsrates zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan sollen in Zukunft für verbindlich erklärt werden, unsere Kantonsverfassung verpflichtet uns dazu. Wir haben die dritte Runde der KEF-Debatte hinter uns. Nahezu die Hälfte der Erklärungen wurde vom Rat überwiesen. Welche Erklärungen nun vom Regierungsrat übernommen werden, steht auf einem andern Blatt geschrieben. Letztes Jahr wurden zwei Drittel der überwiesenen Erklärungen nicht übernommen. Oder im Klartext: Zwei Anträge stiessen auf regierungsrätliche Gnaden. 13 Erklärungen wurden dieses Jahr überwiesen. Was zurückbleibt, wissen wir im April.

Eine umfangreiche parlamentarische Vorarbeit und eine zeitintensive Auseinandersetzung in der Ratsdebatte verliert mit der unverbindlichen Übernahme durch den Regierungsrat praktisch jede Wirkung im Ziel. Kein Wunder hält sich die Lust an dieser Debatte in Grenzen. Mit Blick auf die Brisanz der desolaten Entwicklung unseres Staatshaushaltes können wir uns solche Debatten mit völlig offenem Ausgang nicht mehr leisten. Der Kantonsrat ist gefordert, die gesetzlichen

Grundlagen dahingehend zu ändern, dass dieses Parlament gestärkt aus dieser Debatte hervorgehen kann.

Im Gesetz über Controlling und Rechnungslegung wurde dem Regierungsrat ein zu grosser Ermessensspielraum eingeräumt. Mit unserem Vorstoss wollen wir diesen Spielraum aufheben und den Regierungsrat mit der Umsetzung unserer Beschlüsse im nächsten KEF verpflichten. Die mittelfristige Finanzplanung ist ein effizientes Mittel, um auf die Budgetierung unseres Finanzhaushaltes Einfluss zu nehmen. Mit der Einbindung eines Haushaltsplans in einen Mehrjahreszeitplan können wir auf das finanzpolitische Programm des Regierungsrates frühzeitig und effizient einwirken. Unumgänglich ist aber, dass unsere Beschlüsse behördenverbindlich umgesetzt werden.

Ziel dieser Parlamentarischen Initiative ist, eine Kommission zu beauftragen, dem Kantonsrat die Gesetzesänderungen vorzuschlagen. Keine Lösung ist aus unserer Sicht, wenn sich dieses Parlament aus dieser Verantwortung zurückzieht und diese Planung vollständig dem Regierungsrat überlassen will. Dies wurde auch in den Reihen der CVP erkannt. Sie will, dass sämtliche Optionen diskutiert werden. Sie ist bereit, auch unseren Vorstoss zu unterstützen.

In diesem Sinn beantrage ich Ihnen im Namen der SVP, beide PI zu unterstützen.

Raphael Golta (SP, Zürich): Offensichtlich leiden meine Vorrednerin und mein Vorredner darunter, dass wir in diesem Rat manchmal über Dinge sprechen, die dann keine direkte Wirkung haben. Ich finde das auch ganz, ganz schwierig, es hat aber ganz wenig mit der KEF-Debatte zu tun. Ich denke, es hat etwas zu tun mit dem generellen parlamentarischen Betrieb. Wir sprechen über vieles. Die Dinge, die wir am Schluss beschliessen, die Dinge, die tatsächlich Wirkung haben, sind nur ein Teil davon.

Was war der Ursprung der KEF-Erklärung? Weshalb haben wir dieses Instrument eingeführt? Die Idee war, dass das Parlament auf die mittelfristige Planung des Regierungsrates Einfluss nehmen kann. Es war nie die Idee, dass er die mittelfristige Planung des Regierungsrates bestimmen kann, aber dass er Einfluss nehmen kann. Dies war ein Wunsch, den sämtliche Fraktionen über lange Zeit hinweg immer wieder brachten. Auch die CVP-Fraktion hat sich in dieser früheren Phase immer wieder darüber beklagt, dass man kein Instrument hat, um auf die mittelfristige Planung Einfluss zu nehmen. Ich bin mir

auch ziemlich sicher, Nicole Barandun, wenn man das Instrument wieder abschafft, wird es nicht allzu lange dauern – vielleicht ist es dann die nächste Generation von CVP-Parlamentariern –, bis Sie sich dann auch wieder darüber beklagen, man müsse doch endlich ein Instrument schaffen, das Einflussmöglichkeiten auf die mittelfristige Planung gebe.

Die KEF-Erklärung war und ist nach unserer Ansicht nach wie vor grundsätzlich das richtige Instrument zur Einflussnahme. Es war uns immer bewusst, dass die KEF-Erklärung nichts festnagelt in verbindlichem Sinne, wie dies Hans Frei will, sondern dass die KEF-Erklärung die Diskussion zur mittelfristigen Planung fördert. Denn so glorios war diese Zeit vor der KEF-Erklärung nicht, Nicole Barandun, wie Sie es uns jetzt erklärt haben. Ich glaube, Sie haben diese Zeit auch nicht miterlebt in diesem Rat. Ich bin nach wie vor überzeugt: Die KEF-Erklärung ist das richtige Instrument. Das heisst aber nicht, dass es nicht eine gewisse Optimierungsfähigkeit gibt. Es gibt in der Praxis durchaus Probleme, Probleme, die wir angehen müssen. Die SP-Fraktion hat entsprechende Ideen auch in der Geschäftsleitung des Kantonsrates eingebracht. Wir wollten das diskutieren, beispielsweise eine Zusammenlegung der KEF-Debatte mit der Budgetdebatte. Dies hätte möglicherweise gewisse Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen KEF-Anträgen und Budgetanträgen automatisch behoben.

Es gereicht der Geschäftsleitung nicht gerade zum Ruhm, dass sie es nicht geschafft hat, diese Diskussion zuerst intern tatsächlich zu führen. Und ich bin auch der Ansicht, es gereicht der CVP nicht gerade zum Ruhm, dass sie diese Debatte in der Geschäftsleitung auch nicht abwarten oder anstossen wollte, sondern lieber einmal einen Vorstoss in diesem Rat platziert hat. Nun gut, inhaltlich gesehen ist die SP-Fraktion gegen beide Vorstösse, weil wir glauben, dass beide in die falsche Richtung gehen. Deswegen werden wir auch beide Parlamentarischen Initiativen ablehnen. Wir sind aber selbstverständlich nach wie vor bereit, mit unseren Ideen und unseren Vorschlägen in welcher Kommission auch immer die entsprechenden Ideen zu diskutieren und zu versuchen, dieses Instrument weiterzuentwickeln. Ich bitte Sie, die beiden Parlamentarischen Initiativen nicht vorläufig zu unterstützen.

Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti): Es ist wirklich stossend, wie viel Zeit und Kraft der Kantonsrat investiert, um dann von der Regierung zu erfahren, dass sie – wenn überhaupt – nur ein paar wenige KEF-

Erklärungen übernimmt. Letztes Jahr waren es zwei von sechs überwiesenen. Wie wenige werden es wohl dieses Jahr sein? Vier oder fünf von dreizehn? Da kann man mit Fug und Recht sagen, der Berg hat eine Maus geboren. Machen wir Schluss mit dieser nutzlosen Übung und nutzen wir unsere Zeit für Wichtigeres. Überweisen wir die PI [233/2009](#)!

Falls Ihnen aber die KEF-Debatte doch ans Herz gewachsen ist, können wir auch die zweite PI unterstützen. Auf diese Art könnte der Rat wirklich Einfluss auf zukünftige Budgets nehmen, statt nur Wünsche anzubringen. Allerdings besteht bei diesem Vorgehen ein nicht unerhebliches Risiko. Die Ratsmehrheit könnte unrealistische Forderungen durchboxen und die Regierung könnte nicht mehr regulierend und korrigierend eingreifen. Es wäre ja nicht das erste Mal, dass die neuen vier Finanzverbündeten unbedarfte Forderungen stellen, die gar nicht umgesetzt werden können. Anyway, wir unterstützen auch diese PI vorläufig, damit die Kommission beide Optionen verfolgen und dem Rat die bessere Variante vorschlagen kann.

Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil): Die Initiantinnen und Initianten der PI [233/2009](#) suggerieren uns, dass KEF-Erklärungen inhaltlich und materiell gesehen eigentlich nichts bringen, und somit suggerieren sie natürlich auch, dass wir hier drin gar nicht mehr über den KEF debattieren sollen, weil uns verboten werden sollte, etwas dazu sagen zu wollen. Dann müssen wir es auch nicht hier in den Rat bringen. Die FDP ist hier grundsätzlich anderer Meinung.

Der KEF ist das strategische Instrument, wo Sie tatsächlich nachhaltig die Staatsfinanzen beeinflussen können. Wir wissen, dass es im Budgetprozess oder im Budget selber von Jahr zu Jahr nur ganz wenige Kosten gibt, wo wir auch kleine Korrekturen anbringen können, die wirklich umgesetzt werden. Denn die meisten Budgetänderungen benötigen mehr als ein Jahr oder wenige Monate Vorlaufzeit. Sie benötigen wirklich die Sicht über ein bis zwei Jahre. Wenn Sie nun also wollen, dass die Regierung in der Staatsfinanzpolitik einen Weg für sich geht und der Kantonsrat einen anderen Weg für sich geht – das wäre ja dann die Konsequenz, dass wir Staatsfinanzen über Motionen und Postulate machen und die Regierung es dann mit dem KEF macht –, dann, muss ich Ihnen sagen, melden wir uns ab von der Verantwortung, die uns in der Verfassung klar gegeben wurde, nämlich dass wir die oberste Verantwortung für die Staatsfinanzen in diesem Kanton

Zürich haben. Und das kann es für uns nicht sein. Der KEF wird vielleicht heute noch nicht so umgesetzt, wie er wirklich wirksam sein sollte, dass wir uns nachhaltig eine gute, eine gesunde Staatsfinanzpolitik leisten können. Aber dann müssen wir nicht das Instrument kühlen, dann müssen wir die Parameter dazu ändern, dass wir tatsächlich besser Einfluss nehmen können.

Es ist so, dass es ja nicht darum geht, der Regierung hier verfassungswidrig vorzuschreiben, wie sie ihre Planung machen muss, sondern es ist so, dass die Regierung doch von irgendwo her die Grundstimmung dieses Parlaments abholen können muss. Sie muss doch wissen, was wir zu ihrer Vier-Jahres-Planung meinen, sonst steht sie nämlich in einem Jahr hier, und wir werden ihr ein total anderes Budget auferlegen, als sie es geplant hat. Und das, genau das ist nicht seriös. Darum werden wir sicherlich die PI der CVP nicht vorläufig unterstützen. Wir geben hier keinen Vorrang, weil sie für uns in die total falsche und umgekehrte Richtung geht.

Die PI [13/2010](#) der SVP bezeichnet hier tatsächlich ein Problem, das wir haben, nämlich dass momentan KEF-Erklärungen von der Regierung relativ ein bisschen jovial, sag ich jetzt mal, zur Kenntnis genommen, aber nicht umgesetzt werden. Unser heutiges Instrument wäre wirksam. Falls die Regierung will – wenn sie nicht will, können wir ja nichts machen –, muss sie es im nächsten Budget umsetzen. Sie muss es dann bringen. Nun, unsere einzige Möglichkeit wäre heute ja, dass wir es einfach im nächsten Budget wieder bringen, sprich, dass wir unter dem Jahr Motionen und Postulate machen. Und das gibt aus unserer Sicht der Regierung zu viel Handlungs- und Interpretationsspielraum. Ja, wie steht dann dieses Parlament hier in einem Jahr in den einzelnen Themen? Denn dann kann sie es genau wieder nicht umsetzen. Wenn wir ihr das einfach aufdrücken, innerhalb von zwei Monaten oder einem Monat, in dem dann das neue Budget dieser Regierung eigentlich umzusetzen ist. Darum glauben wir, dass die PI der SVP gewisse Ansätze hat, die zu überprüfen sind. Die FDP wird aber nicht Hand bieten für verfassungswiderrechtliche Lösungen. Wir wissen heute noch nicht, obwohl wir das seriös abgeklärt haben, ob das mit diesem Grundsatz, dass der KEF tatsächlich das Instrument der Regierung ist, ob das geht, wenn wir unsere KEF-Erklärungen für verbindlich erklären würden. Es gibt aber auch andere Möglichkeiten, uns in dieser Gesetzesänderung selber in die Pflicht zu nehmen. Ich kann mir vorstellen, dass wir sagen: KEF-Erklärungen, die hier drin eine Mehrheit erhalten, haben zwingend im nächsten Budget wieder

hier drin als Anträge zu erscheinen und sind hier zu diskutieren. Dann weiss die Regierung, dass in einem Jahr genau dasselbe Thema nochmals kommt. Und entweder kann sie sich jetzt planerisch schon darauf vorbereiten, das seriös zur Umsetzung bringen, weil es sehr wahrscheinlich wieder mit solchen Mehrheiten kommen wird. Oder wenn sie es nicht tut, zwingen wir es ihr dann selber auf im Budget in einem Jahr. Das wären Möglichkeiten und Lösungen.

Also nochmals: Die FDP-Fraktion steht hinter dem KEF. Er ist eines der wichtigsten und seriösesten Instrumente, die wir haben. Eigentlich müssten wir uns als Kantonsrat eher in diesem Instrument stärken, damit wir die Verantwortung übernehmen können. Im Budget kennen wir die Grenzen. Da sind wir sehr limitiert, auch aus Zeitgründen. Wir werden also die CVP-PI nicht vorläufig unterstützen und die SVP-PI werden wir vorläufig unterstützen. Und wir freuen uns auf diese Kommissionsarbeit.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Die Meinungen über die KEF-Erklärungen sind weit gespannt. Die einen beklagen ihre Nutzlosigkeit, die andern möchten sie für die Regierung verbindlich erklären. Die letzte KEF-Debatte mit 28 Erklärungen konnte ordnungsgemäss und relativ sparsam durchgeführt werden. Die 28 Erklärungen waren von sehr unterschiedlichem Gewicht. Oft waren es auch Neuauflagen mit Argumenten aus der Budgetdebatte. Mit der Budgetdebatte kann der Kantonsrat nur immer über das kommende Jahr seine Budgethoheit wahrnehmen. Zum Zeitpunkt der Diskussion im Parlament haben die Ausgaben bereits fast zu 100 Prozent fixen Charakter. Veränderungen der Budgetposten ist auch aus rechtlichen Gründen kaum Spielraum gegeben.

Die KEF-Erklärungen leisten hier Abhilfe. Der Kantonsrat kann bei der Finanzplanung des Regierungsrates mithelfen. Der KEF ist das technische Instrument des Regierungsrates über die längerfristigen Ziele und benötigten Mittel. Wenn der Kantonsrat nach der [PI 233/2009](#) handeln würde, gäbe er ein wichtiges Instrument aus der Hand. Diesen Vorstoss mit dem Zweck der Kastration des Kantonsrates unterstützt die EVP-Fraktion nicht. Es sei zwar zugegeben, dass die KEF-Erklärungen teilweise eher nutzlos, teilweise auch lustlos abgefasst sind. Dem Parlament fehlt vorläufig teilweise auch die Kompetenz, in der Finanzplanung des Kantons mitzureden. Die Lösung für den Kantonsrat kann aber nur heissen, sich vermehrt mit den

Zukunftsaufgaben des Kantons zu beschäftigen und das in sinnvollen KEF-Erklärungen einzubringen. Der Kantonsrat ist gegenüber der Regierung in grossem Rückstand. Der Kantonsrat soll die Segel setzen und dem Herausforderer Regierungsrat einen Wettkampf liefern, auch wenn der Regierungsrat vorläufig noch deutlich mehr Segelfläche hat. Nach der PI [13/2010](#) wäre der Wettkampf bereits entschieden. Der Regierungsrat hätte einen Mastbruch erlitten und würde nur noch die Vorstellungen des Parlaments umsetzen. Mit mehreren Hundert verbindlichen KEF-Erklärungen, welche die Regierung befolgen müsste, wenn man sie dann noch als Regierung bezeichnen könnte, wäre es möglich, den Staatshaushalt zu lenken. Der politische Wille des Kantonsrates würde vermutlich des Öftern mit den sachlichen Erfordernissen und den gesetzlichen Vorgaben in Konflikt geraten. Der Regierungsrat würde zum Schiffsjungen beziehungsweise zur Leichtmatrosin auf dem Schiff des Kantonsrates degradiert. Statt «Vier gewinnt» müsste man sagen «Vier antreten, um das Deck zu scheuern». Die EVP-Fraktion unterstützt auch die PI [13/2010](#) nicht.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): «Schluss mit nutzlosen KEF-Erklärungen», wer könnte da etwas dagegen haben? Dummerweise wollen Sie aber nicht nur die nutzlosen KEF-Erklärungen abschaffen, sondern auch die nützlichen, und das sehen wir etwas anders. Es gab die nützlichen KEF-Erklärungen. Und in der ersten Auflage waren sie halt noch etwas dünn gesät, weil mehrheitlich gescheiterte Budgetanträge recycelt wurden. Aber die letzte KEF-Debatte hat doch gezeigt, dass wir doch einige grundsätzliche Debatten zu Legislaturzielen hatten. Das Resultat hat uns nicht in jedem Fall begeistert, aber die Qualität der Debatte hat sich verbessert. Die KEF-Debatte ist für die Fraktion der Grünen/AL ein gutes Instrument, mit dem wir uns einmal im Jahr konzentriert zu Legislaturzielen äussern können. Und Sie, liebe CVP, wollen das offensichtlich nicht. Das erstaunt mich nicht. Ich bin gestern vor Ihren Wahlplakaten gestanden. Ich rätsle bis heute, was diese eigentlich wollen. Aber das ist Ihr Dilemma, nicht unseres.

Nun zur Verbindlichkeit. Ich verweise hier auf Paragraph 20 Kantonsratsgesetz, die Leistungsmotion. Die ständigen Kommissionen sind berechtigt, in Bezug auf Globalbudgets Leistungsmotionen einzureichen. Die Leistungsmotionen, die bis spätestens Ende Januar im Kantonsrat eingereicht und dann auch überwiesen werden, verpflichten den Regierungsrat, mit dem nächstfolgenden Globalbudget die finanziellen Folgen eines vorgegebenen alternativen Leistungsniveaus zu

berechnen oder in bestimmten Leistungsgruppen ein vorgegebenes Leistungsziel ins Globalbudget aufzunehmen. Paragraf 21 Überweisung, Paragraf 21a Berichterstattung und Nachtrag. Das ist das Instrument! Wir haben es bereits. Nur, der Haken ist natürlich der, dass Sie das in der Kommission ausdiskutieren müssten, sofern Sie in der Kommission überhaupt noch diskutieren. Und da bringen Sie halt nicht jeden Populistenantrag schlank durch, diesen Filter hat man schon zu Recht eingebaut. Wenn Sie Verbindlichkeit wollen, dann benützen Sie die Leistungsmotion.

Aber geht es hier nicht um etwas ganz anderes? «Vier gewinnt» waren die strahlenden Sieger der letzten Wahlen. Sie, liebe SVP und FDP, sind in der Regierung vertreten. Wenn nun die Fraktionen der SVP und FDP wiederholt ihre eigenen Regierungsräte öffentlich «abwatschen», ist das doch nicht unser Problem. Es ist auch mit dieser PI nicht zu lösen. Und wenn Sie mit Ihrem Personal in der Regierung nicht glücklich werden, dann ziehen Sie doch einfach die Konsequenzen und bringen nächstes Jahr Kandidatinnen und Kandidaten, die Sie nicht mehr öffentlich runterputzen müssen.

So, wir werden beide Parlamentarischen Initiativen nicht unterstützen; die PI der CVP darum nicht, weil wir es eigenartig finden, wenn politische Parteien Politikverweigerung betreiben, und die PI der SVP nicht, weil Sie mit der Leistungsmotion bereits ein verbindliches Instrument haben. Aber damit können Sie Ihr Problem mit «Vier gewinnt» nicht lösen. Danke.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich habe Sie Ende Januar 2010 nach getaner KEF-Debatte gefragt: Was bleibt? Die Frage ist weiter offen, auch für den nächsten KEF. Und wir werden sehen, was die Regierung aus all den überwiesenen KEF-Erklärungen macht. Für die Grünliberalen ist vor allem eines klar: Die KEF-Erklärungen in der heutigen Form taugen nicht wirklich etwas. Wir führen zwar epische Debatten mit zum Teil leider immer noch identischen Anträgen im Januar wie im Dezember. Bei der KEF-Debatte bleibt es aber der Regierung vorbehalten, mit den überwiesenen KEF-Erklärungen zu machen, was sie möchte. Wenn sie eine nicht umsetzen will, tut sie es einfach nicht. Dies ist gemäss aktuellem CRG so vorgesehen, birgt aber natürlich für den Kantonsrat ein gewisses Frustrationspotenzial. Vor allem die ganz heiklen Punkte finden so kaum Umsetzung. Dies zeigte sich in den letzten Jahren. Umgesetzt wurden von der Regie-

rung vor allem diejenigen KEF-Erklärungen, die zwar informativ, aber wenig bissig waren. Für uns Grünliberale ist klar: Entweder wir schaffen es auf eine clevere und geschickte Art den KEF für die Regierung verbindlicher zu machen, denn dieser ist und bleibt das strategische Mittel für die langfristige Planung in unserem Kanton Zürich. Damit könnten wir auch den Qualitätsdruck auf die einzelnen Erklärungen erhöhen. Oder aber wir sparen uns die Mühe und Arbeit ganz.

Es ist mir bewusst, dass bei einer Verbindlichkeitserklärung einige juristische Hürden zu nehmen sind. Es sollte aber in einer Kommission vertieft abgeklärt werden, welche Möglichkeiten bestehen, ganz nüchtern und vor allem ganz verfassungskonform. Wir müssen dringend am Stellenwert unserer KEF-Debatte arbeiten oder sie eben in dieser Form, wie wir sie heute praktizieren, ganz abschaffen. Und das Ziel für uns Grünliberale ist klar: Die KEF-Erklärungen müssen einen verbindlicheren Charakter für die Regierung erhalten. Falls wir es nicht schaffen, können wir sie ersatzlos sein lassen oder streichen.

In diesem Sinne werden wir Grünliberalen beide Parlamentarischen Initiativen vorläufig unterstützen, damit sich eine Kommission vertieft mit dieser Frage beschäftigen kann und entsprechend anschliessend Bericht und Antrag zuhanden des Rates stellen wird. Dankeschön. Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Seit acht Jahren mache ich Budgetdebatten mit, seit zwei, drei Jahren mache ich KEF-Debatten mit, und ich stelle hier schon die Frage, was wir eigentlich tun. Hans-Peter Portmann hat es richtig gesagt und auch andere Sprecher haben das so gesagt: Der KEF, der Finanzplan ist eigentlich die richtige Flughöhe, auf der wir diskutieren und eben auch verbindlich debattieren sollten. Also wir sollten diese KEF-Debatte eben weiter denken. Zwei wichtige Dinge, sie sind vielleicht ein bisschen ketzerisch: Ich denke, es sollte klar sein, dass wir alle vier Jahre eine KEF-Debatte führen und abschliessend darüber entscheiden und alle Jahre nur eine Budgetdebatte führen, die zur Kenntnis genommen wird, und dass wir schon gar nicht über einen Steuerfuss diskutieren. Selbstverständlich braucht es eine Verfassungsänderung, das weiss ich auch. Aber ich denke, wenn wir das schaffen, dann werden wir es auch schaffen, auf dieser Flughöhe normativ zu entscheiden. Dann, glaube ich, hat das Parlament die ganzen Finanzen und auch die ganze Entwicklung wieder in der Hand.

Nicole Barandun (CVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht habe ich mich nicht deutlich ausgedrückt, aber das haben wir Juristen manchmal so an uns. Dafür sagen wir es gerne ein zweites Mal: Es geht nicht darum, die KEF-Debatte abzuschaffen. Bereits die Verfassung gibt uns die Möglichkeit, zum KEF Stellung zu nehmen. Das heisst, wie bei vielen Geschäften können wir hier sagen, was wir dazu meinen. Es ist nicht verboten, seine Meinung der Regierung mitzuteilen. Das wollen wir auch, das wollen wir auch weiter. Wie Peter Anderegg es gesagt hat: Möglicherweise ist auch der Rhythmus nicht richtig. Aber das soll alles diskutiert werden. Aber die Meinung muss abgeholt werden, das wollen wir nicht abschaffen. Wir wollen einzig und allein die KEF-Erklärungen abschaffen. Sie können dennoch in der Debatte sagen, wo Sie Schwergewichte setzen wollen, was Sie nicht gut finden, wo Sie sparen möchten. Das ist nicht verboten. Dieses Recht haben wir bereits aus der Verfassung, dazu brauchen wir kein CRG.

Wir haben auch bereits das Instrumentarium, das wir brauchen, um der Regierung verbindlich gewisse Dinge vorzugeben. Robert Brunner hat es gesagt, die Leistungsmotion. Wenn Sie Einfluss nehmen wollen, müssen Sie das Mittel der Leistungsmotion verwenden, dann haben Sie die Verbindlichkeit.

Und das Letzte ist: Ich will zusammen mit der CVP nicht unsere Kompetenzen beschneiden. Kompetenzen kann man nämlich nur beschneiden, wenn man sie vorher auch hatte. Und seien wir mal ehrlich: In diesem Bereich haben wir sie auch heute nicht.

Raphael Golta (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Nicole Barandun, wir hatten diese Art von KEF-Debatte früher, als wir gar nichts zu beschliessen hatten und einfach gesprochen haben. Das war dann so eine Sitzung, wo sich gerade fünf Sprechende hier in diesem Saal befanden, und der Rest konnte Kaffee trinken, weil es definitiv niemanden interessierte und wir damals auch die Diskussion darüber hatten, wie wir mit dem KEF umgehen, wenn wir nichts zu beschliessen haben. Jetzt haben wir immerhin etwas zu beschliessen in dieser Debatte, das sehe ich als Fortschritt. Wenn ich Sie, Thomas Maier, zum Thema Verbindlichkeit von KEF-Erklärungen höre, vermute ich, es geht Ihnen wie auch einem grossen Teil der bürgerlichen Ratsseite um genau einen Antrag, den Sie verbindlich erklären wollen, nämlich den

Pauschalantrag. Sie wollen ein Maximalbudget festlegen können. Der Rest ist Ihnen vermutlich relativ egal, aber diesen Antrag wollen Sie machen. Und das ist derjenige, der verfassungsmässig am wenigsten geht. Solche Anträge können Sie nicht bringen und Sie werden das auch in Zukunft nicht bringen können, weil Sie da nicht mehr Verantwortung übernehmen wollen. Und wenn Sie Verbindlichkeit wollen, dann müssen Sie halt mal, wenn Sie eine KEF-Erklärung eingereicht haben, danach nicht gleich finden, die Regierung sei böse, dass sie sie nicht umsetzt, sondern dann auch nachsetzen. Möglicherweise müssen Sie eine Gesetzesänderung fordern, möglicherweise müssen Sie auch beim nächsten Budget einen Antrag stellen. Aber wenn das Parlament nicht bereit ist, diese Mehrheit konsequent durchzusetzen und halt ein bisschen mehr zu machen als eine KEF-Erklärung, dann darf sich dieses Parlament auch nicht wundern, wenn es nicht ganz so ernst genommen wird.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich bitte Sie, unseren Vorstoss zu unterstützen. Ich habe einige Punkte schon gesagt, die man immer wiederholen könnte. Ich möchte darauf hinweisen, dass die SVP schon in der Ausarbeitung des CRG, die etwa zwei Jahre gedauert hat, immer darauf hingewiesen hat, dass das Parlament auf bestimmte Positionen Einfluss nehmen können muss. Es handelt sich um verschiedene Punkte. Sie haben dann miterlebt, wie wir am Anfang, als das eingeführt wurde, immer abgekanzelt wurden. Es wurde uns immer gesagt: «Sie können nichts kürzen, Sie haben da keinen Einfluss. Und wenn Sie kürzen wollen, dann müssen Sie uns sagen, wo.» Und wenn man gesagt hat, wo, dann war das auch wieder nicht richtig, und das ist doch ein Theater. Es ist Sache des Regierungsrates, eine Planung zu machen. Und was haben wir für eine Planung? Das ist doch eine Katastrophe! Jedes zweite Jahr brauchen wir, wie ich vor zwei, drei Wochen schon mal gesagt habe, ein Programm, das das Ganze kürzt, also ein Sanierungsprogramm. Planung heisst Planung. Und die Regierung ist offensichtlich nicht fähig, eine Planung zu machen, die brauchbar ist. Sie haben ein schönes Regierungscontrolling, machen schöne Worte. Aber das ist gar kein Controlling, das ist nur eine strategische Planung. Darüber kann man diskutieren. Das hat überhaupt keine Hände und Füsse. Das ist das Problem! Wir müssen wirklich Instrumente haben, damit wir zu dem kommen, was auch die Verfassung vorschreibt, nämlich eine ausgeglichene Rechnung. Das ist die Vorgabe, die wir haben. Und wenn wir dann ein Budget bekommen,

einen KEF, und da haben wir gleich schon zu Beginn ein negatives Ergebnis von 700 Millionen Franken, ja, da können wir ja nicht planen. Das ganze Hin und Her, was haben wir jetzt gewonnen mit diesem Riesenaufwand? Bei der Ausarbeitung des CRG konnten wir, wenn wir Änderungen beantragten, immer feststellen, dass die Regierung das nicht wollte, dass die Finanzverwaltung das nicht wollte. Und die praxisunorientierten oder praxisfremden Professoren, die zuständig waren, wollten auch nicht einlenken. Und jetzt müssen wir tatsächlich etwas machen, damit der KEF und die KEF-Erklärung praxisnah sind, dass wir eine Einflussmöglichkeit haben. Denn es ist ja ein Unsinn, wenn wir für die Interpretation unserer Verfassung immer wieder noch auf den Kommentar von Frau Häner (*Isabelle Häner, Titularprofessorin für Staats- und Verwaltungsrecht*) zurückgreifen müssen, um zu sehen, was denn eigentlich gemeint war.

Ich erinnere mich, als uns als Handelsschüler das OR (*Obligationenrecht*) und das ZGB (*Zivilgesetzbuch*) erklärt worden sind: Wie einfach, verhältnismässig, leicht verständlich eigentlich die Gesetzeslegung in der Schweiz vorgenommen worden ist. Wir brauchen nicht nur einen schlanken Staat, wir brauchen künftig auch eine schlanke Gesetzgebung. Änderungen zum CRG und allenfalls der Verfassung drängen sich auf, damit wir als Parlament auch vernünftig arbeiten können.

Abstimmung über die Parlamentarische Initiative 233/2009

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 78 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Abstimmung über die Parlamentarische Initiative 13/2010

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 105 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich beantrage Ihnen, die Parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zu überweisen. Sie sind damit einverstanden. Die Geschäftsleitung wird Ihnen an einer der nächsten Sitzungen einen Zuweisungsantrag stellen.

Die Geschäfte 3 und 4 sind erledigt.

5. Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 bei der Wiedereröffnung der vierspurigen Autobahn

Dringliches Postulat von Martin Farner (FDP, Oberstammheim), Markus Späth (SP, Feuerthalen) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 14. Dezember 2009

KR-Nr. [385/2009](#), RRB-Nr. 68/20. Januar 2010 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Rat hat das Postulat am 4. Januar 2010 dringlich erklärt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Wir haben heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Zur Richtigstellung möchte ich sagen, dass die Regierung bereit ist, dieses Postulat zu überneh-

men, und dafür danken die Ostschweiz und speziell auch die ganze Region Weinland. Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau dafür zu sorgen, dass der Schwerverkehr aus Richtung Singen/Ramsen nach der Neueröffnung der A4 auf die neue Schnellstrasse kanalisiert wird. Die Gemeinden im Zürcher Weinland sollen durch die sanierte und erweiterte A4 dauerhaft vom LKW-Transitverkehr aus dem südlichen Deutschland entlastet werden. Im kantonalen Richtplan steht unter «Strassenverkehr Zielsetzungen»: «Zur Steigerung der Wohnqualität sind Entlastungen von Siedlungsgebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern.»

Der Schwerverkehr durch Basadingen (Kanton Thurgau), Trüllikon, Waltalingen, und Ossingen (Kanton Zürich) nimmt immer mehr zu. Dieser Entwicklung soll der Kanton Zürich beziehungsweise der Regierungsrat entgegenwirken. Auslöser für diese Aktivitäten sind die Belagsarbeiten und die Erweiterung der A4 auf dem Abschnitt von Schaffhausen bis Andelfingen. Seit dem 1. Januar 2005 haben Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 30 Tonnen in der Schweiz freie Fahrt. Gleichzeitig entfällt die Kontingentsregelung für Lastwagen, für Anhängerzüge bis 40 Tonnen. Die Transporteure wählen den kürzesten Weg, auch wenn dieser abseits der Hauptverkehrsstrassen auf Nebenstrassen durch Dörfer führt, logische Konsequenz der Kostenoptimierung durch die LKW-Fahrer und die Transportunternehmen. Es muss davon ausgegangen werden, dass Chauffeure die geplante LKW-Kontrollstelle in Schaffhausen durch Fahrten via Ramsen umfahren und das Weinland noch zusätzlich belasten werden. Das Transitproblem wird durch die neue LKW-Kontrollstelle durch Schaffhausen für die Zürcher Gemeinden nochmals deutlich erhöht. Die in der Europäischen Union vielfach generierten Schwerverkehrstransporte weisen massive Zuwachsraten auf, deren Immissionen die Schweiz als Transitland mit kleinräumigen Verhältnissen in besonders krasser Weise treffen. Ebenso nimmt der Individualverkehr mit einer grenzenlosen Mobilität Jahr für Jahr in grösserem Ausmass zu. Viele deutsche Arbeitnehmer kommen täglich mit dem Auto in die Schweiz zur Arbeit. Auch die Tausenden von Autofahrern suchen den kürzesten und schnellsten Weg Richtung Winterthur und Zürich. Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe LSWA hat zu einer zusätzlichen dramatischen Verschärfung der Verkehrsprobleme geführt, die mit der beschlossenen Erhöhung der LSWA nochmals zusätzlich zunehmen wird.

In der Kritik steht der Durchgangsverkehr von und nach Deutschland über den Grenzübergang Ramsen/Schaffhausen. Die lärmgeplagten Weinländer Dörfer fordern, dass die Lastwagen aus dem Süddeutschen Raum um Singen und dorthin nur den Grenzübergang Thayngen/Schaffhausen benutzen sollen. Denn dieser liegt genau in der Transitachse Deutschland–Schaffhausen A4. Wir fordern von der Regierung Massnahmen, um den gesamten Transitschwerverkehr aus den Dörfern des Weinlands auf die Miniautobahn zu lotsen, ich betone: den internationalen Transitverkehr. Ich bin froh, dass auch die Nachbarkantone Schaffhausen und speziell Thurgau das gleiche Problem in den letzten Wochen aufgenommen haben. Aus der Thurgauer Zeitung ist zu entnehmen: «Die Thurgauer Regierung ist gemäss Regierungsrat Jakob Stark bereit, das Problem zusammen mit dem Kanton Zürich und dem Bund zu lösen.»

Ein weiteres Problem bilden die Zollämter, zu langes Warten in Thayngen. Bei einer Visite des «Landboten» am Zollamt Ramsen ist eine überschaubare Anzahl Lastwagen Richtung Schweiz auf dem Parkplatz. Chauffeure gehen kurz in das Zollgebäude und fahren wenig später weiter. Staus gibt es in Ramsen nicht. Alle gefragten LKW-Fahrer geben an, weiter via Weinland zur A4 zu fahren. Viele LKW-Fahrer geben an, über den Zoll Ramsen statt über Thayngen zu fahren, nicht nur wegen der Kilometer, sondern auch um Zeit zu sparen. Der Einsatz der Fahrzeuge muss sich rentieren. Je mehr Fahrten gemacht werden, desto mehr lohnt es sich. Jede Wartezeit hingegen bedeutet Umsatzeinbussen. Am Zoll Thayngen stauen sich die Lastwagen manchmal bis auf die Autobahnzufahrt. Das sind knapp zwei Kilometer. Viele Chauffeure und Unternehmer geben an, wenn sie keine Wahl mehr hätten und über Thayngen fahren müssten, dann würden sie aufhören. Über das Zollamt Thayngen würden auch sie nicht freiwillig fahren, da warten sie schon drei, vier Stunden. Das Problem liegt also auch beim Zoll und das Zollamt Ramsen soll noch ausgebaut werden. Wir befürchten nun, dass mit dem Ausbau des Zolls in Ramsen noch mehr Transitschwerverkehr durch das Weinland rollen wird. Eine wichtige Investition am falschen Ort! Richtigerweise müsste ins Zollamt Thayngen investiert werden, um die Wartezeiten zu verringern.

Fazit: Entscheidend für die Routenwahl sind auch die Wartezeiten an den Zollstationen.

Zur Steigerung: Im kantonalen Richtplan steht unter «Strassenverkehr Zielsetzungen»: «Zur Steigerung der Wohnqualität sind Entlastungen

von Siedlungsgebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern.» Die deutschen Behörden verlangen schliesslich auch, dass der Fluglärm kanalisiert wird, protestieren lautstark gegen das Atomendlager in Benken und beschweren sich im Pachtlandstreit und haben ihrerseits kurzerhand im Klettgau eine Strasse für den Schwerverkehr gesperrt, der häufig von Schweizer Lastwagen befahren wurde. Der Teilausbau der A4 zur Miniautobahn erfordert konsequenterweise, dass das Verkehrsproblem in den betroffenen Dörfern der Einfallskorridore mit den entsprechenden Massnahmen entschärft und zukunftsgerichtet gelöst wird.

Im Bericht des Kantonsrates zum Richtplan 1978 steht: «Die bestehenden Ortsdurchfahrten sollen nach einem grosszügigen Konzept durch Umfahrungen ersetzt werden.» Im Richtplan vom 31. Januar 1995 wurde die Ortsumfahrt Ossingen aus früheren Richtplänen übernommen. Das grosszügige Konzept wurde leider nur in wenigen Gemeinden umgesetzt, obwohl in der Zwischenzeit in Singen und im benachbarten Rielasingen grosszügige Lagerhallen und Umschlagplätze gebaut worden sind. Die daraus entstehenden Schwerverkehrsströme benutzen nachweislich den Grenzübergang Ramsen und die Hemishofer Brücke als Einfallstor in die Schweiz Richtung Mittelland und Südeuropa durch das Zürcher Weinland. Die Autobahnanschlüsse aus Deutschland kommen alle in Richtung Singen und belasten den Verkehr durch das Zürcher Weinland massiv. Mit einer Kanalisierung des LKW-Verkehrs auf die neue Miniautobahn könnten die Gemeinden im Zürcher Weinland massiv entlastet werden und auf die geplanten Ortsumfahrungen könnten allenfalls verzichtet werden.

Ich bin selber Unternehmer und wir haben auch täglich einige LKWs auf den Strassen. Lange Wartezeiten für Lastwagenfahrer an Zollstationen sind Schikanen. Ich bin aber überzeugt, dass die Hauptverzollungen für den internationalen Transitverkehr von und nach Singen mit den geeigneten Massnahmen nur noch in Thayngen erfolgen sollten. Eine Änderung mit den richtigen Massnahmen in Thayngen ist keine Schikane für die Unternehmer und die Lastwagenfahrer. Ich danke der Regierung, dass sie sich des Themas annehmen wird. Ich danke allen Fraktionen, die das Postulat unterstützen. Merci.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): In seiner Sitzung vom 4. Januar 2010 hat sich der Kantonsrat mit 102 Stimmen für die Dringlichkeit ausgesprochen. Die SVP hat in dieser Debatte ausgeführt, dass binnen eines Monats keine neuen Erkenntnisse vorliegen werden. Die Stellungnahme des Regierungsrates bestätigt dies heute klar. Heute diskutiert der Kantonsrat über eine weitere Bearbeitung des Postulates und ob er die entstehenden Kosten für einen entsprechenden Bericht auslösen will.

Die LSVA ist ein linkes Verkehrslenkungsinstrument. Die SVP hat diese Sonderabgabe und Verkehrsgebühr immer abgelehnt. Sankt-Florians-Politik, die Entlastung der einen mit einer zusätzlichen Belastung der anderen ist keine nachhaltige Lösung. Interessante Feststellung der FDP: «Auf Umfahrungsstrassen kann in diesem Gebiet verzichtet werden.» Ich denke, darauf müssen wir wieder zurückkommen, wenn sich diese Frage stellen wird.

Das Problem ist aber erkannt und mit einem Bericht wird keine Verbesserung erzielt. Der Regierungsrat hat sich bereit erklärt, sich im Sinne seiner Möglichkeiten beim Bund, bei den andern Kantonen, den Nachbarkantonen und sogar im Süddeutschen Raum für das Anliegen einzusetzen. Er wird dies auch ohne Postulat machen. Das Kernanliegen wird also auch ohne Überweisung weiterverfolgt. Das Postulat hat sich schon heute erledigt. Die SVP stellt den Ablehnungsantrag. Vermeiden wir unnötige Kosten für einen Bericht, denn diesen Bericht werden wir nach spätestens zwei Jahren abschreiben, ohne dass sich etwas an der Problematik geändert hat, weil die Problematik schon bearbeitet wird. Es wird auch nicht mehr in diesem Bericht der Regierung stehen, als was wir schon heute wissen. Überweisen Sie dieses Postulat also nicht.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich habe noch eine Bemerkung zu machen. Ich habe anfangs der Debatte gesagt, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragt, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Das ist falsch. Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Ich korrigiere mich.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und ist mit der Stossrichtung des Postulates einverstanden. Das ist schon mal ein gutes Zeichen. Auch wenn 5000 Fahrzeuge pro Tag auf Staatsstrassen im Quervergleich gering sind,

muss trotzdem alles unternommen werden, damit der Durchgangsverkehr und vor allem der Durchgangsschwerverkehr nicht mehr durch die Dörfer rollt. Die Bewohner leiden unter dieser Verkehrslast, die sie heute ertragen müssen. Zurzeit ist die neue Autobahn A4 noch eine Baustelle und es ist alles zu unternehmen, damit im Herbst der Schwerverkehr auf die A4 geleitet wird.

Der Regierungsrat schreibt in der Zukunftsform, dass er sich beim Bund, bei den Nachbarkantonen und im Rahmen der Möglichkeit bei den zuständigen Stellen im benachbarten Süddeutschen Raum für das Anliegen der Postulanten einsetzen werde. Das Problem des Schwerverkehrs durch die besagten Dörfer ist ja nicht so neu. Nach Ansicht der EVP sollte in weiser Voraussicht die Zürcher Regierung seit geraumer Zeit an der Arbeit sein und mögliche flankierende Massnahmen in Planung haben und bereits Verhandlungen führen, um dann im Herbst für die Eröffnung der A4 gerüstet zu sein. Es ist im Interesse des Kantons Zürich, dass das Weinland und die Dörfer wieder von einer angenehmen Wohnqualität sprechen können.

Die EVP unterstützt das Postulat.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Die Grünliberalen werden das Postulat aus verkehrspolitischen, sicherheitspolitischen und ökologischen Kriterien an die Regierung überweisen. Die A4 verbindet den Süddeutschen Raum und den Kanton Schaffhausen mit der A1 und damit mit dem Wirtschaftsraum Zürich und der transalpinen Nord-Süd-Achse. Gemäss Bericht des Regierungsrates ist die Funktion der A4 im Transitverkehr aufzunehmen. Dies bedeutet, dass die neue Miniautobahn nicht die Verkehrskapazität erhöhen soll, sondern eben, dass die A4 den Transitverkehr aufnimmt. Und dafür braucht es Massnahmen, um die Dörfer im Zürcher Weinland vom LKW-Transitverkehr zu entlasten und diesen auf die A4 zu lenken. Dies würde erstens die Sicherheit in den Weinländer Dörfern erhöhen, vor allem für Fussgänger, Velofahrende und insbesondere Kinder, Schüler und ältere Personen. Und zweitens würde es die Lebensqualität in den Dörfern erhöhen, indem die Lärm- und Emissionsbelastung gesenkt würde.

Um in diesem Sinne aktiv zu werden, gibt es verschiedene Möglichkeiten, vor allem in Zusammenarbeit mit dem Bund, mit den Nachbarkantonen und mit Deutschland. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat in diesem Sinne entgegenzunehmen, und dies freut uns natür-

lich sehr. Wir bitten deshalb auch den Kantonsrat, das Postulat zu überweisen.

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ich danke der Regierung für ihre Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen. Nicht einverstanden bin ich mit der Einschätzung, dass 5000 Fahrzeuge pro Tag, die sich durch die Dörfer im Weinland ergiessen, eher ein geringes Verkehrsaufkommen seien und der Schwerverkehrsanteil nicht aussergewöhnlich sei. Das mag zwar statistisch zutreffen. Wer aber die Gegebenheiten vor Ort kennt, gewinnt ein anderes Bild. Trüllikon und Ossingen sind ohne Umfahrungen. Auf schmalen, kurvenreichen Strassen müssen diese beiden Dörfer durchfahren werden. Teilweise fehlen Trottoirs, es gibt nur Bankettstreifen. Konservativ geschätzt passieren rund 600 Lastwagen pro Tag diese beiden Dörfer. Das heisst, praktisch jede Minute müssen die Bewohner einen Lastwagen ertragen. Das ist unzumutbar unter den gegebenen Umständen vor Ort.

Am 7. Januar 2010 gab es in Andelfingen eine Medien- und Behördenorientierung zur Miniautobahn, durchgeführt durch das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*), Filiale Winterthur. Es wurde bekräftigt und auch in der Medienmitteilung klargemacht, ich zitiere: «Die Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf den neuen leistungsstarken Verkehrsträger soll denn auch die umliegenden Dörfer und Wohngebiete entlasten.» Das ist ein schöner Wunsch, es ist aber auch ein frommer Wunsch und von selbst wird das nicht passieren. Umfangreiche Recherchen der Regionalmedien in den vergangenen Wochen haben es gezeigt, Martin Farner hat es zu Recht auch zusammengefasst: Ausschlaggebend für die Routenwahl des Schwerverkehrs sind nicht GPS-Systeme, nicht die LSVA und auch nicht das Schwerverkehrszentrum in Schaffhausen, das übers Weinland umfahren werden kann, ausschlaggebend sind die Stausituationen am Zoll in Thayngen, die eben über Ramsen umfahren werden können.

Genau hier aber droht neues Unheil, auch darauf hat Martin Farner hingewiesen: Das Zollamt Ramsen soll für mehrere Millionen ausgebaut werden. Unter anderem solle eine eigene Schwerverkehrsspur entstehen. Damit soll dieser Übergang noch attraktiver werden. Der zuständige Chef des Zollamtes Ramsen hat salopp gegenüber den Medien erklärt, die Zunahme des Schwerverkehrs im Weinland sei nicht sein Problem. Er sei nur für speditive Abfertigung am Zoll und nicht für Verkehrslenkung zuständig. Das mag zutreffen. Es ist gleichzeitig

aber auch kurzfristig und unverantwortlich. Die eine Hand weiss offenbar nicht, was die andere tut. Das ASTRA investiert im Weinland 150 Millionen Franken in die Miniautobahn und die Oberzolldirektion Millionen in den Zoll Ramsen, um auf diese Art und Weise dazu beizutragen, dass die geplante Kanalisierung eben nicht stattfinden kann.

Andererseits gibt es auch Hoffnung. Denn mir liegt die Korrespondenz einer Einwohnerin von Trüllikon vor, die sie mit mehreren Transportfirmen im letzten Herbst 2009 geführt hat. Sie hat, weil sie sich von den Behörden allein gelassen fühlte, die Initiative ergriffen, hat allen betroffenen grossen Transportfirmen einen Brief geschrieben und sie wurde nicht einmal abgewimmelt, im Gegenteil: Zwei Unternehmen zeigten sich in der Sache entgegenkommend. Und sie hat festgestellt, dass Transporte dieser Firmen durch Trüllikon dann tatsächlich auch abgenommen haben. Die Entlastung war spürbar, aber nicht nachhaltig. Das zeigt: Es ist Handlungsspielraum vorhanden. Wenn eine Einzelperson so etwas bewirken kann, wie viel mehr müsste dann die Regierung erreichen können mit der ganzen Palette der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten.

Abschliessend möchte ich Folgendes festhalten: Der Transitverkehr, insbesondere der Transitschwerverkehr, muss ab Herbst 2010 umfassend auf die neue vierspurige Autobahn gelenkt werden. Dafür braucht es gezielte Massnahmen. Dass der Regierungsrat bereit ist, die Situation mit den Nachbarkantonen, dem Bund und Süddeutschland zu klären, ist positiv. Letztlich werden wir aber kaum darum herumkommen, die Benutzung der Schleichwege durchs Weinland und entlang des Rheins zu erschweren oder gar zu verunmöglichen. So könnten wir vielleicht sogar auf diese Ortsumfahrungen im Weinland verzichten. Neue Erkenntnisse braucht es nicht, tatsächlich, Lorenz Habicher, es braucht jetzt endlich mutige Entscheidungen der Regierung. In diesem Sinn danke ich allen für die Überweisung des Postulates.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Die Grünen haben die Dringlichkeitserklärung nicht unterstützt; nicht weil das Problem nicht dringlich wäre, sondern weil die Dringlichkeitserklärung jetzt genau ein Jahr Zeit gibt, um dieses Problem zu lösen. Das ist nicht möglich. Und es ist ja nicht das erste Mal, dass wir zu diesem Thema reden. Wir hatten schon eine Vorstellung in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*). Das hat dann darin gegipfelt, dass der

Vertreter der Kapo gesagt hat: «Jawohl, eine tolle Massnahme haben wir, wir können Strassenkarten am Zoll abgeben.» Toll! Toll! Das kann man in einem Jahr umsetzen.

Dann zum Problem des Zolls respektive zur Frage, wie frei die «Transpörtler» sind: Also ein bisschen eine Ahnung habe ich von diesem Thema schon auch. Glauben Sie tatsächlich, dass der Chauffeur die freie Wahl hat, je nach Stausituation welchen Zoll auch immer anzufahren? Das sagt der Disponent und das sagt die Zollagentur. Und bei der Zollagentur beim Zoll liegen meistens die Papiere. Der Chauffeur hat also nicht die Wahl, sich je nach Staumeldung zu orientieren. So ist es nicht. Und die Transportunternehmen arbeiten mit den Zollagenturen zusammen. Die sind halt je nachdem in Ramsen installiert oder in Thayngen, je nachdem, wo es besser läuft. So ist es.

Das Grundlagenpapier, wie man mit dieser Situation umgehen kann, das finden Sie – ich habe es Ihnen ja zugestellt – im grünen Tiefbaudepartement der Stadt Zürich. Dort steht haarklein drin, wie man es machen muss. Aber das ist klar, hier hat die Regierung natürlich recht: Weil die Signalisation auf Schaffhauser und Thurgauer Boden stattzufinden hat, sind Gespräche mit diesen Kantonen nötig. Und das geht eben nicht Ruckzuck zackzack, wie man sich das hier vorstellt, mit einer Dringlichkeitserklärung. Ich finde es schade, es ist ein wichtiges Thema. Ich hoffe, wir können jetzt das Beste daraus machen.

Wir unterstützen das Postulat selbstverständlich, aber bitte seien Sie ein bisschen zurückhaltender mit Dringlichkeitserklärungen bei Themen, die einfach nicht dringlich gelöst werden können. Danke.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU ist sich der erfolgten Zunahme des Schwerverkehrs und der dadurch erfolgten Mehrbelastung der Dörfer im Weinland und der angrenzenden Kantone Schaffhausen und Thurgau bewusst; nicht zuletzt auch, weil ich vor über zehn Jahren mit dem LKW diese Dörfer im Weinland angefahren habe, wobei ich auf die engen Verhältnisse in Trüllikon hinweisen möchte. Wir begrüssen daher die Bereitschaft des Regierungsrates, die Verkehrsproblematik dringlich anzugehen, damit eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die A4 stattfindet. Wir werden dieses dringliche Postulat unterstützen.

Inge Stutz (SVP, Marthalen): Ich bin in dieser Sache nicht mit meinem Fraktionskollegen Lorenz Habicher einig. Dieser kommt aus dem grossen Zürich und kennt wahrscheinlich die Verhältnisse im Weinland kaum. Sie sehen jedoch, dass es auch in der SVP verschiedene Meinungen geben darf (*Heiterkeit*) und dass diese sogar noch kommuniziert werden können.

Nun aber zum Thema. «Was lange währt, wird endlich gut», diese Aussage ist leider noch nicht in allen Teilen zutreffend. «Lange» ist richtig. Es ist nämlich acht Jahre her, seit ich den ersten Vorstoss eingereicht hatte. «Endlich gut» stimmt nur insofern, als die Regierung nun bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Das heisst aber wirklich noch nicht viel, da hat Lorenz Habicher recht. Aber die Hoffnung stirbt ja bekannterweise zuletzt.

Nach den vielen Gesprächen und Briefen mit verschiedenen Ämtern, Behörden und Gremien, welche in dieser Sache ausgetauscht wurden, ist es als Fortschritt zu werten, dass der Regierungsrat dieses Postulat entgegennehmen will, hat er doch in meiner Anfrage ([7/2002](#)) im März 2002 folgende Antwort gegeben: «Eine Verbesserung der Verkehrssituation im grenznahen Raum wird die Sanierung der A4 zwischen Andelfingen und Flurlingen bringen, welche den Bau einer vierspurigen Miniautobahn mit einer baulichen Mitteltrennung vorsieht.» Nun ist es soweit. Im Oktober 2010 wird die A4 eröffnet und darum wurde auch dieser Vorstoss als dringlich eingereicht.

Eine weitere Anfrage ([273/2004](#)) von mir im September 2004 wies auf die Vorgehensweise der Deutschen Behörden betreffend Schwerverkehr hin. Diese veranlassten zwischen dem Zollamt Wil-Grenze und Bühl wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung schon damals, dass der Verkehr auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von maximal 7,5 Tonnen beschränkt wurde. Auf meine Frage, ob solche Beschränkungen im Weinland auch möglich wären, beantwortete die Regierung ihr Nichtstun folgendermassen: Die neue Verkehrsführung im Deutschen Klettgau und im Rafzerfeld sei nicht mit der Situation im Zürcher Weinland vergleichbar und stehe damit auch in keinem Zusammenhang. Eine ungleiche Behandlung sondergleichen! Die Schweizer wurden und werden gehindert, auf kürzestem Weg durch deutsches Gebiet zu fahren, während die deutschen Transportunternehmen berechtigt sind, mit Tausenden von 40-Tönnern durch die Schweiz zu fahren. Der verhältnismässig hohe durchschnittliche Lastwagenanteil auf den Staatsstrassen in Trüllikon ist mit rund 11 Prozent auffällig.

Diese Aussage stammt auch vom Regierungsrat. Aber nicht nur Trüllikon ist stark betroffen, sondern es betrifft auch noch weitere Gemeinden im Weinland: Ossingen, Waltalingen und jetzt auch noch vor allem Flaach leiden unter dem Schleichverkehr der meist ausländischen Lastwagen. Ich bin mir keiner kantonaler oder anderer Erhebungen in diesen Gemeinden bewusst. Aber wenn man nur eine Stunde an einer Durchgangsstrasse steht und den Verkehr beobachtet, sieht man, dass der regionale Schwerverkehr in der Minderheit ist und vor allem ausländische Lastwagen durchbrausen.

Für uns im Weinland ist Handlungsbedarf ausgewiesen. Es ist mir klar, dass die Möglichkeiten zu einer gezielten Einschränkung des allgemeinen Schleichverkehrs begrenzt sind, aber sie bestehen.

Erstens: Eine Handhabe besteht immerhin, indem auf Nebenstrassen ein Fahrverbot für schwere Motorwagen erlassen würde.

Zweitens: Infolge der zum Teil längeren Wartezeiten am Grenzübergang in Thayngen – es wurde schon gesagt – nehmen die in die Schweiz einreisenden Lastwagenchauffeure den Weg über Ramsen via Hemishofen und Stammheim oder via Waltalingen und Trüllikon unter die Räder. Also muss der Zeitbedarf für die Abfertigung am Zoll in Thayngen so verkürzt werden, dass sich das Abweichen von der normalen Nord–Süd-Achse nicht mehr lohnt.

Drittens: Die Navigationssysteme und die LSVA haben das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst. Denn es entsteht ein Anreiz, eine andere, kürzere Route, weg von der A4 durch die Dörfer, zu benutzen. Längerfristig sollte es in diesem Bereich neue Perspektiven geben. So könnten zum Beispiel in Zukunft variable Verkehrsabgaben aufgrund der tatsächlich gewählten Routen erhoben werden.

Ich hoffe, dass die Regierung die vorgeschlagenen Möglichkeiten prüft und sich dafür einsetzt, dass der Transitverkehr in unseren Weinlandgemeinden eingeschränkt wird.

Vielen Dank für die Überweisung.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Regierung nimmt ja das Postulat entgegen, also muss man nicht mehr viele Worte verlieren. Die CVP unterstützt das Postulat, obwohl die Regierung und die KEVU das Problem längst erkannt und auch besprochen haben. Aber wir möchten der Regierung etwas Rückhalt geben in dieser Frage. Unsere Erwartungen sind aber ziemlich gering, was den Bericht betrifft; das hat Robert Brunner deutlich ausgeführt. Wichtig für uns ist aber noch,

dass das Postulat eine gewisse Vorwirkung haben sollte auf ein späteres Problem, eine Vorwirkung im Abwehren von Gigalintern. Da wird von Europa her ja ein Druck entstehen.

Noch etwas Grundsätzliches: Es hat zu viel Güterverkehr auf der Strasse. Und leider wird dieser Güterverkehr noch mehr wachsen, solange der Strassenverkehr zu billig ist und solange die Bahn keine besseren Alternativen bieten kann.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Ich bin froh, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer jetzt eingetroffen ist. Vielleicht kann sie dann die Entgegennahme noch genauer erklären.

Für mich ist eigentlich die Aussage von Robert Brunner bezeichnend. Die Dringlichkeit hat mehr geschadet als genutzt. Und die Kraftverhältnisse hier im Rat, wenn ich die ansehe, dann freue ich mich schon auf den Abschreiber in der KEVU. Es ist natürlich so: Sie können schon einen Bericht erstellen und binnen eines oder zweier Jahre, wie ich vorhin schon ausgeführt habe, wird das Ganze abgeschrieben. Es ist keine Lösung, ein Postulat zu dieser Sache einzureichen. Das Problem ist erkannt.

Wenn ich zu Markus Späth noch etwas antworten kann: Er hat festgehalten, der Stau am Zollamt sei das Problem. Es ist natürlich wunderbar, wenn auch die Linke gemerkt hat, dass der freie Personenverkehr, der freie Warenverkehr mit der EU, die Euro-Turbos der Linken mehrere Probleme geschaffen haben. Schauen Sie die Transport- und die Dienstleistungspolitik der EU an und Sie wissen, es läuft alles auf der Strasse. Da muss Willy Germann gar nicht sagen, er finde das nicht toll. Das ist EU-Politik und das wird auch weiterhin sein. Wenn Sie jetzt mit Ihrer Politik kommen – unbedingt EU, unbedingt zustimmen, unbedingt übernehmen –, dann schaffen Sie genau diese Belastungen für die lokalen und die regionalen Räume. Sie bringen genau diese Problematik auf den Punkt. Und was machen Sie jetzt? Sie heulen auf und fordern Symptombekämpfung. Viel besser wäre, wenn Sie Ihre Politik zuerst anschauen und erst danach handeln. Und ich glaube, es wäre besser, wenn wir diesen Bericht nicht wünschen, denn er generiert Aufwand in der Verwaltung. Binnen eines Jahres werden wir hier darüber sprechen, ob wir irgendeine Verbesserung erzielt haben, und wir werden feststellen, dass der Bericht per se gar nichts bewirkt hat. Es ist natürlich schön, wenn Sie das fordern. Wir wollen das nicht.

Darum, lehnen Sie die Überweisung ab!

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Ganz kurz zu Lorenz Habicher: Wir führen hier keine EU-Debatte. Es geht hier um die Frage, wenn ich auf meinen Punkt zurückkommen möchte: Wo fertigen wir ab? Das ist ein innerschweizerisches Problem. Das entscheiden wir autonom. Und da werden die Weichen falsch gestellt. Ich erwarte von der Regierung, dass sie hier Gegensteuer gibt.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht mehr gewünscht. Es spricht noch die Volksdirektorin, Regierungsrätin Rita Fuhrer.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ganz herzlichen Dank, liebe Frau Präsidentin, ich bin gerne Volksdirektorin (*Heiterkeit*). Ich komme ja auch aus einer Volkspartei.

Für den Regierungsrat ist klar, dass das Hochleistungsstrassennetz das Rückgrat ist für den motorisierten Individualverkehr, ein wichtiges Rückgrat in unserem Kanton, in unserem Wirtschaftskanton. Und mit Kapazitätsverbesserungen und Kapazitätserweiterungen soll der Individualverkehr auf diesem Netz gebündelt und dadurch das untergeordnete Strassennetz entlastet werden. Es soll also eine Form der Kanalisierung erfolgen. Ziel ist auch, die Entlastung auf den Hauptverkehrsstrassen durch flankierende und verkehrliche Massnahmen wenn möglich nachhaltig zu sichern.

Mit dem Ausbau der A4 von Uhwiesen bis Andelfingen wird genau dieses Ziel verfolgt: Bündelung des Verkehrs und Entlastung der Dörfer im Weinland. Mit dem Vierspurausbau steht für die nächsten Jahre auch ausreichend Kapazität für die zu erwartende Verkehrszunahme zur Verfügung. Auch das Bundesamt für Strassen, das ASTRA, misst der N4 im Weinland eine grosse Bedeutung zu, weshalb der weitere Ausbau von Andelfingen bis Winterthur auf vier Spuren im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung vorgesehen ist.

Der Regierungsrat hat sich ebenfalls auf die Fahne geschrieben, für den hohen Stand der Sicherheit im Verkehrsbereich zu sorgen. Und dazu gehört, wo immer möglich, eine Verlagerung des Transitschwerverkehrs aus den Siedlungsgebieten heraus auf diese A4.

In diesem Sinne entspricht die Forderung dieses dringlichen Postulates ganz den Zielen des Regierungsrates. Ein paar Punkte allerdings für die Umsetzung gibt es dabei schon zu bedenken und der Regierungsrat hat sich gut überlegt, ob er dieses dringliche Postulat entgegennehmen oder allenfalls besser ablehnen soll. Die Lastwagen, die LKWs also, die schliesslich durch die Weinländer Dörfer fahren, entscheiden sich halt bereits im Süddeutschen Raum für ihre Route. Sie überqueren die Grenze bei Ramsen, Kanton Schaffhausen, fahren über die Rheinbrücke bei Hemishofen in den Kanton Thurgau und von dort durch das Zürcher Weinland in Richtung A4 Andelfingen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich kann diese Verkehrsströme nicht durch Massnahmen auf seinem Gebiet alleine steuern. Er kann hier nur versuchen, auf die Nachbarkantone, den Bund und allenfalls auf die Süddeutschen Nachbargebiete Einfluss zu nehmen. Mit den zuständigen Stellen der Nachbarkantone sind wir hierzu bereits in Kontakt. Verkehrsleitende Massnahmen sind am wirkungsvollsten im Süddeutschen Raum vorzusehen. Hier muss mit den deutschen Nachbarn nach Lösungen gesucht werden, allenfalls über den Bund. Auch hier laufen die Vorbereitungen über die entsprechenden und bereits laufenden Gremien und auch hier werden Gespräche geführt.

Ein Schwerverkehrsfahrverbot in den betroffenen Zürcher Dörfern wegen des Ziel- und Quellverkehrs macht keinen Sinn und ist zudem kaum durchsetzbar. Zudem wollen die Händler oder allenfalls auch die Konsumenten dieser Dörfer ja nicht an der Autobahn ihr Gemüse und ihre Früchte einkaufen, wie das in südlichen Ländern gang und gäbe ist. Und nicht jeder Lastwagen, der kein lokales Kennzeichen hat, ist auf Transitfahrt. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen ist in den betroffenen Ortschaften mit rund 5000 Fahrzeugen täglich zudem – und hier spreche ich von einem Vergleich mit allen Gemeinden im Kanton Zürich – nicht übermässig gross. Der Schwerverkehrsanteil ist auch nicht überdurchschnittlich hoch, sodass sich eine einschneidende Massnahme auch aus diesem Grund nicht rechtfertigt.

Der Regierungsrat ist im Rahmen seiner Möglichkeiten bereit, sich für eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die A4 einzusetzen, und er erklärt sich deshalb zur Entgegennahme des dringlichen Postulates bereit. Ich danke aber auch jetzt schon, liebe Inge (*Inge Stutz*), auch jetzt schon für Ihr Verständnis, das Sie haben werden bei der Umsetzung mit den Bedingungen, die wir halt vorfinden werden. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 125 : 35 Stimmen (bei 6 Enthaltungen), das dringliche Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Nachruf

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich bitte Sie um Aufmerksamkeit. Zum Hinschied von Alt-Kantonsrat Doktor Ulrich Hedinger, SP, Zürich.

Am 29. Januar 2010 ist der vormalige Kantonsrat Ulrich Hedinger zu Grabe getragen worden. Der Sozialdemokrat hat unserem Parlament von 1979 bis 1990 als Vertreter der Zürcher Stadtkreise 11 und 12 angehört. Am vergangenen 21. Januar 2010 verstarb er im 77. Altersjahr. Das kantonsrätliche Wirken von Ulrich Hedinger war von einem beeindruckend breiten Themenspektrum geprägt. Stellvertretend möchte ich seinen Einsatz für die Schwächeren unserer Gesellschaft sowie für friedensfördernde Massnahmen erwähnen. Im beruflichen Leben war der promovierte Theologe der Reformierten Kirchgemeinde Saatlen in Zürich Schwamendingen während vieler Jahre ein couragierter Pfarrer. Zuletzt wohnte der Verstorbene im Stadtquartier Altstetten, wo er nun auf dem Friedhof Eichbühl seine letzte Ruhestätte gefunden hat.

Wir gedenken des Verstorbenen in Dankbarkeit für seinen Einsatz zugunsten unseres Kantons. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzlichste Beileid des Kantonsrates aus.

Erklärung der SVP- und der EDU-Fraktion zu den Ausschreitungen in der Stadt Zürich

Heinz Kyburz (EDU, Oetwil a. S.): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der EDU und der SVP zum Thema «Saubannerzüge in der Stadt Zürich».

Schäden in der Höhe von mehreren Hunderttausend Franken und ein verletzter Polizist, dies ist die Bilanz eines Saubannerzuges vom letzten Samstagabend in den Stadtkreisen 4 und 5, an dem rund 500 Personen teilnahmen und ein Teil davon eindeutig der linksautonomen Szene zugeordnet werden konnte. Dabei schlugen die Anarchisten Fensterscheiben von Fahrzeugen, Geschäften und Restaurants ein und

besprayten Fassaden und Autos mit Aussagen zum Weltwirtschaftsforum WEF, zum 1. Mai und zum Kapitalismus.

Obschon es bei der Stauffacherbrücke zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Anarchisten und der Polizei kam, gab es keine Festnahmen. Die Polizei war vom Saubannerzug offenbar überrascht und hatte nicht die nötigen Polizeikräfte vor Ort, um Herr der Lage zu werden, sondern beschränkte sich darauf, den Anarchisten den Zugang zur Innenstadt zu verwehren.

Wenn 500 Straftäter, die sich schwerer Sachbeschädigung schuldig gemacht haben und auch für die Körperverletzung des Polizisten mitverantwortlich sind, nicht zur Verantwortung gezogen werden und nicht einmal die Rädelsführer festgenommen werden können, so kommt dies einer mindestens zeitweiligen Kapitulation des Rechtsstaates gleich. Die Stadt Zürich mit ihrer links-liberalen Ausrichtung erntete einmal mehr die Früchte ihrer verfehlten Kuschelpolitik, die jeweils auch am 1. Mai spürbar ist. Wenn gewalttätige Ausschreitungen wie diese keine Konsequenzen für die Täter haben, so ist es den Anarchisten gelungen, die Stadtkreise 4 und 5 zu linksautonomen Gebieten herabzusetzen. Selbst für politisch brisante Veranstaltungen im Volkshaus ist die Polizei, wie Erfahrungen gezeigt haben, nicht mehr in der Lage, eine ungestörte und sichere Durchführung zu gewährleisten. Die Zürcher Polizeikräfte sind den anstehenden Aufgaben nicht gewachsen und können den Schutz der Bevölkerung und Geschäftsbetriebe nicht sicherstellen. Verheerend ist das Signal, das sie damit vor allem gegenüber jungen Leuten aussenden, nämlich: Illegales Verhalten, das nicht bestraft wird, wird offensichtlich toleriert. Also machen sie weiter. Denn wo der Staat keine rechtsstaatlichen Grenzen setzt, greift die Anarchie.

Zum Schutz der Stadtzürcher Bevölkerung ist es dringend nötig, dass die Polizeikräfte stärker durchgreifen. Jede Gewalt von ganz Links bis ganz Rechts muss konsequent strafrechtlich verfolgt und deutlich bestraft werden. Die Stadt Zürich täte gut daran, vermehrt finanzielle Mittel in die Sicherheit der Bevölkerung und die Stärkung der Polizeiorgane als in die Kultur- und Vergnügungsangebote einzusetzen. Es ist auch eine ausreichende Reservistentruppe zu schaffen und vermehrt auch die Unterstützung der Kantonspolizei zu suchen. Danke.

6. Einfahrt Aubrugg des Autobahnteilstückes N1.4.4

Postulat von Beat Badertscher (FDP, Zürich), Silvia Steiner (CVP, Zürich) und Hansueli Züllig (SVP, Zürich) vom 9. Juni 2008

KR-Nr. [210/2008](#), RRB-Nr. 1504/24. September 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie erreicht werden kann, dass die Einfahrt Aubrugg zusammen mit der Realisation der Einhausung des Autobahnteilstückes N1.4.4 Schwamendingen nicht geschlossen wird.

Begründung:

Mit Bestürzung haben die Bewohnerinnen und Bewohner von Schwamendingen und Oerlikon Kenntnis davon erhalten, dass der Kanton Zürich beabsichtigt, die Autobahn-Einfahrt Aubrugg mit dem Bau der Einhausung nicht zu sanieren, sondern definitiv zu schliessen. Dies ist eine völlig unerwartete Projektänderung, welche nicht nur dem Konzept der gebauten Expressstrasse fundamental widerspricht, sondern auch alle beschlussfassenden Gremien – das sind der Kantonsrat, der Gemeinderat und die Stadtzürcher Stimmberechtigten – vor den Kopf stösst. Alle gingen davon aus, dass diese Einfahrt zusammen mit dem Bau der Einhausung saniert wird, damit das gute Konzept der städtischen Quartieranschlüsse wieder richtig funktioniert, wie das in den ersten Betriebsjahren der Fall war.

Die einstimmig verabschiedeten Resolutionen anlässlich der Generalversammlungen der Quartiervereine Schwamendingen vom 7. April 2008 und Oerlikon vom 14. April 2008, sowie aus den von der Schliessung betroffenen Quartieren, zeugen vom grossen Unwillen der betroffenen Quartierbewohnenden gegenüber der Projektänderung.

Die Bewohnenden von Schwamendingen und Oerlikon haben Verständnis dafür, dass während der Bauzeit der Einhausung die Einfahrt Aubrugg nicht betrieben werden kann, denn die beiden stets offenen Fahrspuren werden für den Verkehr von aussen in die Stadt benötigt. Auch für die Autos aus Richtung Flughafen gibt es eine Änderung. Sie werden wieder wie früher in die Spuren aus Winterthur einfädeln müssen, und diese von früher her bekannte Verkehrsführung sollte nach dem Bau der Einhausung beibehalten werden.

Sobald die dritte rechte Spur im fertiggestellten Einhausungstunnel freigegeben wird, muss sie – entsprechend dem ursprünglichen Kon-

zept – als Einfahrspur Aubrugg zur Verfügung stehen, die direkt in die Ausfahrspur Waldgarten übergeht. Nur so haben die Bewohnenden von Schwamendingen und auch Oerlikon einen Nutzen vom auf alle Zeiten bleibenden Sperrriegel, der das Quartier Saatlen von Schwamendingen trennt. Eine gut funktionierende Einfahrt Aubrugg garantiert, dass das Wohngebiet von Schleichverkehr freigehalten werden kann, ohne dass übermässige Schikanen auf dem Quartierstrassennetz nötig sind. Sie liegt auch ideal für die vielen Kehrtrichterwagen des ERZ, welche von der KVA Hagenholz in die Stadt fahren.

Ein materiell gleichlautendes Postulat wurde dem Gemeinderat der Stadt Zürich eingereicht.

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

Beim Anschluss Aubrugg handelt es sich um einen Halbanchluss an die Nationalstrasse SN1.4.4 Nordost. Für Nationalstrassen – einschliesslich Ein- und Ausfahrten – ist seit dem 1. Januar 2008 der Bund zuständig (Bundesamt für Strassen, ASTRA). Mit dem ASTRA wurde vereinbart, dass der Kanton Zürich bis zum Abschluss des Auflageprojektes und des Auflageverfahrens die Federführung des Projektes behält. Die Verantwortung für das Projekt liegt aber seit dem 1. Januar 2008 alleine beim Bund.

Die Nationalstrasse SN 1.4.4 Zürich Nordost wird im Bereich der vorgesehenen Einhausung Schwamendingen stadteinwärts mit drei Fahrstreifen betrieben. Die drei Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen Fahrstreifen aus Richtung Flughafen und zwei Fahrstreifen aus Richtung St. Gallen. Die SN 1.4.4 ist nach der Eröffnung der Westumfahrung vor allem ein Stadtzubringer und soll auch zukünftig genügend Kapazität aufweisen, um Rückstaus des stadteinwärts fahrenden Verkehrs auffangen zu können. Eine Kapazitätsverminderung in diesem Abschnitt haben sowohl das ASTRA wie auch der Kanton abgelehnt.

Zum Zeitpunkt der Kreditvorlage an die Stimmberechtigten wurde noch davon ausgegangen, die Autobahneinfahrt Aubrugg könne auch nach der Erstellung der Einhausung Schwamendingen beibehalten werden. Die weitere Planung hat nun aber gezeigt, dass die Einfahrt Aubrugg im Bereich der Einhausung, d. h. im Tunnel liegen würde. Entsprechend der gültigen Sicherheitsnormen sind Spurreduktionen und Einfahrten in Tunnels nicht zulässig, nur Spuradditionen wären in Tunnels möglich.

In einer verkehrstechnischen Untersuchung vom 16. Januar 2007 wurden verschiedene Varianten zur Beibehaltung der Einfahrt Aubrugg geprüft. Eine Variante ist die Erstellung eines zusätzlichen Beschleunigungsstreifens im Tunnelbereich, der wegen der erwähnten Sicherheitsnormen durchgehend sein müsste. Da der Beschleunigungsstreifen der heutigen Einfahrt Aubrugg zu kurz ist und Standstreifen und Fluchtraum fehlen, würde die Erstellung einer Einfahrt mit ausreichender Beschleunigungsstrecke im neuen Tunnel die Erweiterung der Einhausung auf vier Fahrspuren stadteinwärts erfordern. Eine Verbreiterung des Querschnittes um eine zusätzliche Fahrspur mit entsprechendem Landbedarf hätte den Abbruch zahlreicher Anrainerliegenschaften zur Folge. Aus diesem Grund und wegen der damit verbundenen hohen Kosten ist diese Variante unverhältnismässig, weshalb sie von Kanton und Stadt abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer genügenden Beschleunigungsstrecke auf dem heutigen rechten Fahrstreifen, wie sie auch im Postulat verlangt wird, wurde ebenfalls geprüft. Dafür wäre ein Fahrstreifenabbau auf der Stammstrecke erforderlich. Hierfür wurden zwei Varianten untersucht: die Verflechtung des Fahrstreifens aus Richtung Flughafen vor der Einfahrt Aubrugg in die beiden von St. Gallen her kommenden Fahrstreifen sowie der Abbau von zwei auf einen Fahrstreifen aus Richtung St. Gallen; hierbei würde der heutige mittlere Fahrstreifen neu zum Fahrstreifen für Fahrzeuge aus Richtung Flughafen. Für beide Varianten wäre somit eine Fahrstreifenverminderung von heute drei auf zwei nötig, die zu Kapazitätseinbussen und damit zu längeren Rückstaus auf der A1 führen und erfahrungsgemäss die Gefahr von Auffahrkollisionen erhöhen würde. Auch die sich durch den Fahrstreifenabbau ergebenden zusätzlichen Verflechtungen wären der Verkehrssicherheit abträglich. Unter dem Gesichtspunkt der Netzhierarchie ist sodann die Begünstigung einer untergeordneten Einfahrt zu lasten der Kapazität der übergeordneten Verkehrsbeziehungen nicht zweckmässig und daher zu vermeiden. Es würde dadurch wohl eine Entschärfung bei der Einfahrt Aubrugg (heute Unfallschwerpunkt) erreicht. Im Bereich des Spurabbaus entstünde dagegen ein neuer potenzieller Unfallschwerpunkt. Beide Varianten bergen somit schwerwiegende Mängel in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit.

Da somit weder ein zusätzlicher Beschleunigungsstreifen noch eine Verminderung der bestehenden Fahrspuren auf der übergeordneten Verbindung infrage kommen, ist die Einfahrt Aubrugg zu schliessen.

Bereits in seiner Stellungnahme vom 19. Februar 2007 hielt das ASTRA fest, dass eine Schliessung der Einfahrt Aubrugg aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit anzustreben sei. Die Vorteile für die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes und die Verkehrssicherheit würden die Nachteile (Mehrbelastung Stadtnetz im Siedlungsgebiet) überwiegen. Mit Schreiben vom 15. August 2008 hat nun das ASTRA endgültig gegen die Beibehaltung der Einfahrt Aubrugg Stellung genommen. Das ASTRA begründet diesen Entscheid damit, dass ein Spurabbau in einem Tunnel nach den neusten Sicherheitsstandards nicht mehr zulässig und die Kapazität der Strasse beizubehalten sei.

Die Auswirkungen einer Schliessung der Einfahrt Aubrugg auf das untergeordnete Strassennetz werden wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung als vertretbar beurteilt.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Anschlüsse des gesamten Gebiets Zürich Nord an das übergeordnete Strassennetz hat der Kanton eine Studie ausarbeiten lassen. Darin wird als Ersatz für die Einfahrt Aubrugg unter anderem ein neuer Autobahnanschluss nördlich des Autobahndreiecks Aubrugg von der verlängerten Hagenholzstrasse aus Richtung Zürich kommend vorgeschlagen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist diese Variante nicht unproblematisch und die Suche nach einer Lösung in diesem höchstbelasteten Abschnitt, der bereits heute mehrere Anschlüsse und zwei Verzweigungen enthält, erweist sich als sehr anspruchsvoll. In seiner Stellungnahme zum Bericht vom 15. August 2008 weist das ASTRA auf diese Umstände sowie auf die mehrjährige Planungsdauer für dieses Vorhaben hin.

Der Regierungsrat hat Verständnis für die Interessen der Quartierbevölkerung nach einer Beibehaltung des Anschlusses Aubrugg, sieht aber aus den erwähnten Gründen der Sicherheit und der Strassenkapazität sowie der klar ablehnenden Haltung des zuständigen Bundesamtes keine Möglichkeiten, sich für die Beibehaltung des Anschlusses Aubrugg weiter einsetzen zu können. Der Regierungsrat wird sich aber beim Bund für die Prüfung von angemessenen Ersatzmassnahmen einsetzen und ist der Ansicht, dass die Interessen der Quartierbevölkerung damit bestmöglich berücksichtigt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [210/2008](#) nicht zu überweisen.

Beat Badertscher (FDP, Zürich): Wir haben die Antwort des Regierungsrates zu unserem Postulat mit Enttäuschung zur Kenntnis genommen. Sie erlauben mir, dass ich ganz kurz auf die Vorgeschichte eintrete, ohne dass ich da alle Einzelheiten bemühen möchte.

Es ist bekannt, dass die Autobahn in Schwamendingen das Quartier in zwei Hälften trennt. Von dieser Autobahn gehen starke Verkehrsimmissionen aus. Aus diesem Grunde hat sich die Bevölkerung seit Jahrzehnten für die Einhausung eingesetzt. Ich weiss noch gut da war ich wesentlich jünger, als das Thema aufkam –, wie gewisse Politiker eher belächelt wurden, die sich für diese Einhausung einsetzen. Es gelang dann mit dem Beharrungsvermögen verschiedener Leute, nach zähem Widerstand der Behörden, der Einhausung den Durchbruch zu verschaffen. Sie können sich erinnern, dass eine entsprechende Vorlage hier einstimmig angenommen wurde. Auch die Volksabstimmung in Stadt und Kanton war klar. Nun haben wir kürzlich gehört, dass sich die Einhausung weiter verzögert, die ganze Geschichte wird wesentlich teurer. Es braucht vermutlich noch einmal verschiedene Abstimmungen, so auch in diesem Rat.

Klar ist Folgendes: Als die Stimmbürger dieser Einhausung zustimmten, gingen sie alle davon aus, dass die Autobahneinfahrt in Aubrugg beibehalten würde. Die Gründe für die Beibehaltung sind im Wesentlichen zwei:

Ich habe schon gesagt, die Autobahn trennt das Quartier. Das ergibt verschiedene Nachteile und ich meine, dadurch, dass diese Autobahneinfahrt gewährleistet ist, könnte Schwamendingen auch einen gewissen Vorteil von dieser Autobahn haben. Zudem – und ich denke, das ist entscheidend, würde die Einfahrt in Schwamendingen dafür sorgen, dass viel Schleichverkehr vom Wohngebiet ferngehalten werden kann.

Nun, was als Antwort auf unser Postulat daherkommt, sind – Sie verzeihen mir den Ausdruck – eher technokratische Argumente. Diese stammen offensichtlich aus der Feder des ASTRA, das ja seit dem 1. Januar 2008 in dieser Angelegenheit federführend ist. Also wir stehen vor der bemerkenswerten Tatsache, dass die Stimmbürger von Stadt und Kanton ihren klaren Willen geäussert haben, und jetzt kommt eine Verwaltungsbehörde des Bundes und möchte das anders haben. Da ist interessant. Ich denke, möglicherweise wären auch Verwaltungsbehörden des Bundes gelegentlich gut beraten, wenn sie zur Kenntnis nehmen würden, dass Richtlinien verwaltungsinterner Natur letztlich untergeordneter Natur sind. Auch Richtlinien könnten vernünftig an-

gewendet werden. Nicht wahr, wir reden immer wieder von Volksentscheiden, die gegen höherrangiges Recht verstossen. Jetzt haben wir das Gegenteil: Wir haben Richtlinien, die gegen Volksentscheide verstossen. Ich denke, wenn man über diese Richtlinien spricht, könnte man möglicherweise Folgendes zur Kenntnis nehmen: Es ist zwar richtig, dass die Einfahrt in Aubrugg nach dem neuen Projekt in einen Tunnel mündet. Allerdings wird die Geschwindigkeit auf der Autobahn heute schon lange vor der Einfahrt auf 60 Kilometer pro Stunde reduziert. Deshalb kann man, glaube ich, auch in einem Tunnel auf diese Autobahn fahren, ohne dass ein Problem für die Verkehrssicherheit besteht. Ich denke, dass das ASTRA seine Position überdenken könnte.

Im Gemeinderat dieser Stadt wurde ebenfalls ein genau gleichlautendes Postulat eingereicht, das der Stadtrat zur Prüfung entgegennehmen musste. Ich bitte Sie, das auch hier zu tun.

Vielleicht noch eine persönliche Bemerkung. Ich habe schon gesagt, dass Schwamendingen unter verschiedenen Immissionen leidet, von der Autobahn, Fluglärm und so. Ich möchte betonen: Ich wohne nicht in Schwamendingen. Also ich habe von diesen Immissionen nichts, ich leide nicht darunter. Gleichwohl meine ich, dass man diese Einhausung bauen sollte. Man muss sie auch vernünftig bauen. Dazu gehört auch, dass diese Autobahn gewährleistet wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Druck auf die Bundesbehörden aufrechtzuerhalten. Deshalb braucht es die Zustimmung dieses Rates zu diesem Postulat. Ich bin überzeugt, dass es möglich ist, eine gute Lösung zu finden, wenn nicht nur der Stadtrat von Zürich, sondern auch der Regierungsrat des Kantons sich für unser Anliegen einsetzt. Es könnte ja sein, dass im Rahmen eines möglicherweise überarbeiteten Projektes als Alternative zu dieser Einfahrt in Aubrugg eine Einfahrt im Oberhausriet gebaut werden könnte, die ebenfalls für eine Entlastung in Schwamendingen sorgen würde. Wie sich das in Zukunft verhält, ist völlig klar. Deshalb bitten wir Sie, den politischen Druck, der – das hat die Erfahrung gezeigt – etwas bringt, aufrechtzuerhalten und unser Postulat zu unterstützen. Das Vertrauen der Leute in Schwamendingen hält sich in einigermaßen engen Grenzen. Es wäre vielleicht ein gutes Zeichen, wenn Sie unser Postulat deshalb unterstützen würden. Ich danke Ihnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir dürfen im Interesse der Bevölkerung von Schwamendingen die Einhausung nicht gefährden. Und Priorität hat für uns Grünliberale die Einhausung und nicht die Einfahrt, auch und gerade im Interesse der Schwamendinger.

Die Postulanten wollen verhindern, dass die Einfahrt Aubrugg zusammen mit der Realisation der Einhausung geschlossen wird. Sie sagen, dass es sich um eine Projektänderung handle, die sich über Beschlüsse hinwegsetze. Nun, es gibt bereits einige Änderungen, vor allem bei den Kosten. Vor einem Jahr hiess es 200 Millionen Franken, jetzt heisst es, genauer genommen seien es 280 Millionen Franken und nochmals 20 Millionen Franken an Zusatzkosten. Wir haben also eine Kostensteigerung von etwa 50 Prozent in einem Jahr. Und wenn das so weitergeht, sollten wir nicht nochmals bis 2015 mit dem Bau warten, sonst erwartet uns ein blaues Wunder, und das ohne Einfahrt. Aber immerhin und nochmals, das ist das Wichtigste: Die Strasse soll unter den Boden kommen. Es ist schon so, dass man davon ausgehen konnte, dass die Autobahneinfahrt auch nach der Einhausung beibehalten werden könne. Und die lokale Bevölkerung will eine Einfachspur, um wenigstens einen Nutzen aus dem Sperrriegel zu nehmen. Die Planer haben es erst spät herausgefunden, und das ist wirklich fast schon unglaublich: Die Planer haben also erst sehr spät herausgefunden, dass die Einfahrt bei einer Einhausung geschlossen werden muss, weil Spurreduktionen und Einfahrten aus Sicherheitsgründen nicht gestattet sind.

Man hat ja Varianten zur Beibehaltung der Einfahrt geprüft: Entweder man verbreitert den Tunnel oder nimmt eine Fahrspur weg. Wenn man den Tunnel verbreitern will, muss man Häuser abbrechen. Das ist unverhältnismässig und wird deshalb abgelehnt. Und für eine untergeordnete Einfahrt die Kapazität der übergeordneten Verkehrsbeziehungen zu schmälern, ist nicht zweckmässig. Die Einfahrt Aubrugg war schon immer gefährlich. Mit einem Kleinwagen konnte man kaum genügend beschleunigen, um nur schon auf die 80 Stundenkilometer zu kommen. Was geprüft werden kann, wurde geprüft. Und jetzt liegt die Verantwortung für dieses Projekt definitiv beim Bund. Das müssten die erfahrenen, juristisch beschlagenen Unterzeichner des Postulates zur Kenntnis nehmen. Die Strasse war und ist ein schlecht geplanter, vom automobilen Wahn getriebener Fremdkörper im Quartier, die Einhausung nur ein Eingeständnis dessen. Immerhin kann die Bevölkerung durch die Einhausung, wenn sie jetzt realisiert und nicht verzögert wird, wieder etwas Lebensqualität zurückgewinnen. Wenn den

Unterzeichnern die Einfahrt so wichtig wäre, hätten sie eine Spurreduktion zugunsten der Einfahrt fordern müssen. Das hätte die Strassenkapazität Richtung Stadtzentrum oder Rosengarten reduziert und vielleicht auch Verkehr auf die Westumfahrung lenken können. Aber der Vorstoss war wohl bewusst nicht so formuliert.

Wir Grünliberalen werden das Postulat nicht überweisen.

Hansueli Züllig (SVP, Zürich): Um es vorwegzunehmen, die SVP wird dieses Postulat unterstützen und überweisen. Beat Badertscher hat Ihnen die Sachlage ja bereits sehr detailliert erklärt. Ich möchte an dieser Stelle nur festhalten, dass die betroffene Bevölkerung in Schwamendingen langsam aber sicher sehr ungeduldig wird, falls bei der Einhausung noch weitere Verzögerungen eintreten. Der Baubeginn war ursprünglich auf das Jahr 2012 festgelegt worden, nun sprechen wir ja bereits von 2015. Dass nun die Einfahrt Aubrugg so einfach aus dem Projekt rausgeflogen ist, wird ebenfalls von der Bevölkerung nicht verstanden. Zwar hat der Regierungsrat Verständnis für dieses Anliegen, jedoch ist er nicht bereit, dieses zu unterstützen und sich für diese zusätzliche Einfahrt auch bei der Überdachung einzusetzen. Entscheidend ist doch unter anderem die Tatsache, dass wir die angrenzenden Quartiere von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung freihalten müssen. Und da nehme ich ein Beispiel und verweise auf unsere ausführliche Begründung, speziell auf die kommende Situation der Kehrichtwagen des ERZ (*Entsorgung und Recycling Zürich*), welche künftig für die ganze Stadt von der Kehrichtverbrennung Hagenholz aus operieren werden. Denn die KV (*Kehrichtverbrennungsanlage*) Josefstrasse wird in den nächsten Jahren geschlossen. Diese Lastwagen müssen möglichst direkt auf diesen Zubringer N1.4.4 in Richtung Stadt geführt werden. Dies ist eben nur mit einer zusätzlichen Einfahrt im sogenannten «Hosenbein» möglich, und eine eigene Einfahrtsspur zu bauen wäre durchaus denkbar. Das ASTRA muss nur ein Projekt ausarbeiten. Im Nationalrat wurde ebenfalls eine Anfrage eingereicht. Und sehr enttäuschend ist natürlich auch die Antwort des Bundesrates, der sich nicht mehr mit dieser Thematik befassen möchte.

Ich bitte Sie aber trotzdem, dieses Postulat zu überweisen und den Wunsch der betroffenen Bevölkerung zu unterstützen. Vielen Dank.

Susanna Rusca Speck (SP, Zürich): Schwamendingen und Oerlikon wollen endlich, dass die Einhausung dieser Expressstrasse realisiert wird. Dass nun die Autobahneinfahrt Aubrugg während der Bauzeit der Einhausung geschlossen werden muss, dafür hat Schwamendingen Verständnis. Dass die Einfahrt aber definitiv geschlossen werden soll, ist unverständlich und geschieht gegen den vehementen Widerstand des Quartiers. Wir verlieren den Vorteil, dass wir vom Quartier auf dieser Strasse in die Stadt fahren können. Und der Lokalverkehr sucht seinen Weg durch die Wohngebiete und das Quartierzentrum. Für uns zählt die Sicherheit. Und jedes Auto, das auf dieser Expressstrasse fahren kann, macht unser Quartier sicherer. Im Schnitt benutzen 240 bis 400 Autos die Einfahrt pro Stunde. Und fällt die Einfahrt weg, werden diese durch das Quartier zum Anschluss Waldgarten fahren. Das betrifft auch alle ERZ-Abfuhrwagen, so, wie es Hansueli Züllig gesagt hat, alle Fahrten vom ERZ. Und nach der Schliessung, die voraussichtlich auch die Josefstrasse betrifft, wird der Verkehr zunehmen. Schwamendingen will nicht von den orangen Lastern überrollt werden. Bei einer Spurreduktion, wie es auch während der Bauzeit nötig ist, wird die Spur vom Flughafen sehr früh in die Winterthurer Spur eingefädelt werden. Und beim Abbau einer Winterthurer Spur sprechen wir ja von einer Spurreduktion von einem Kilometer vor der Einfahrt in das Tunnel Schöneich. Dies ist der Zustand, an den wir uns gewöhnen können, so denke ich. Durch die Einfahrt vor dem Tunnel kann so auch der Tunnel offen bleiben. Wir haben heute schon Stau. Ob der Stau auf den beiden Spuren Richtung City im Autobahnstück zwischen Ausfahrt Dübendorf und Fernheizkraftwerk ist oder in der Einhausung Schöneichtunnel, macht für uns keinen Unterschied. Ein Stau ausserhalb des Tunnels ist sogar einem Stau im Tunnel vorzuziehen.

Es stellt sich also auch die Frage, wo die Reduktion beginnt. Und für Schwamendingen ist es klar: Es soll eine Spurreduktion schon beim Fernheizkraftwerk Aubrugg erfolgen. Ein entsprechendes Postulat – das hat auch Beat Badertscher gesagt – ist im Juni 2009 im Gemeinderat eingereicht und auch überwiesen worden.

Die Einfahrt Aubrugg liegt genau am richtigen Ort. Ersatzlösungen sind teuer und bringen andernorts Beeinträchtigungen. Den angedachten Ersatzanschluss über eine Verlängerung der Hagenholzstrasse lehnt Zürich Nord vehement ab. Das Quartier Auzelg ist an zwei Seiten von der A1 umgeben, wird vom Süden und von der Bahnstrecke Oerlikon–Winterthur abgegrenzt und von Flugzeugen über den Süd-

anflug rund 200 Meter vor der Piste sehr tief überflogen. Eine weitere Belastung dieses Quartiers Auzelg ist definitiv unzumutbar. Es kommt einer Einsargung dieses Quartiers gleich. Die Autobahnzufahrt Aubrugg hat sich über die Jahre sehr bewährt. Wir sind nicht bereit, diesen Anschluss aufzugeben und so leicht den Autobahnnormen zu unterwerfen. Ich möchte an dieser Stelle meinen Unmut, ja auch Ärger ausdrücken. Wir wurden vor circa einem halben Jahr vom ASTRA, Kanton und Stadt Zürich über den Stand des Projektes Einhausung informiert. Und die wichtigste Information war, dass neue Vorschriften für Tunnelbauten, insbesondere im Bereich Schöneich, zusätzliche Kosten verursachten und die dafür notwendigen Projektarbeiten zu einer weiteren Verzögerung des Baubeginns der Einhausung führen. Auch wenn aus baulicher und sicherheitstechnischer Sicht von einem neuen Tunnel Schöneich plus Einhausung von 1,7 Kilometern gesprochen werden kann, darf es keine zeitliche Verzögerung geben.

Ich bitte Sie, nun dieses Postulat zu unterstützen. Danke.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Im Jahr 2007 durfte die Stadtzürcher Bevölkerung über die Einhausung abstimmen. Das 206-Millionen-Projekt wurde genehmigt, mit der Hoffnung und dem Versprechen einer schnellen Realisation. Nun, drei Jahre später reden wir schon von 280 Millionen Franken und effektiv passiert ist fast nichts. Das ist sehr ärgerlich. Nun kommt das zuständige ASTRA plötzlich mit Projektänderung und erneuter Abstimmung, wovon bis anhin nie die Rede war. Dieser ausufernden Bürokratie muss Einhalt geboten werden. Es braucht nun vom Kantonsrat eine klare Willensäusserung. Helfen Sie alle mit, ein starkes Signal nach Bern zu senden, indem Sie dem Postulat zustimmen. Danke.

Matthias Kestenholz (Grüne, Zürich): Die Belastung der lokalen Bevölkerung durch den erwarteten Schleichverkehr im Quartier ist für die Grünen Grund genug, dieses Postulat zu unterstützen. Die Förderung der Lebensqualität ist ein wichtigeres Interesse, als ungebremsst in die Stadt Zürich hineinfahren zu können. Anders als das ASTRA und der Kanton haben wir wenige Bedenken, wenn es bei diesem Autobahnteilstück aufgrund der Beibehaltung der Einfahrt zu einer Kapazitätsverminderung kommen sollte. Die Grünen werden diesem Postulat zustimmen.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Das eine tun und das andere nicht lassen – die Einhausung kann ohne Weiteres gebaut werden, selbst wenn die von uns geforderte Einfahrt realisiert wird. Dadurch wird viel Schleich- und Zugangsverkehr verhindert werden. Stimmen Sie also, wie dies die CVP-Fraktion auch tut, unserem Postulat zur Entlastung der gebeutelten Schwamendinger zu. Ich danke Ihnen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Natürlich hat der Regierungsrat Verständnis für das Anliegen der Quartierbevölkerung, insbesondere der Schwamendinger und Schwamendingerinnen, denn diese haben tatsächlich schon genug Belastungen. Aber trotzdem können wir es zurzeit nicht aus unserer Kraft ändern. Es ist nicht mehr in den Händen der Kantonsregierung, diesen Anschluss zu verändern, sondern es ist eine Nationalstrasse und damit in den Händen des ASTRA beziehungsweise von Bundesrat Moritz Leuenberger. Unsere Fachleute haben trotzdem alle Möglichkeiten geprüft, diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Der Regierungsrat sieht aber aus den in der Stellungnahme erwähnten Gründen der Sicherheit und der Strassenkapazität sowie der klar ablehnenden Haltung des zuständigen Bundesamtes keine Möglichkeiten, sich für die Beibehaltung des Anschlusses Aubrugg, des sogenannten «Hosenbeins», weiter einsetzen zu können. Ein solches Vorgehen würde das ohnehin äusserst komplexe und inzwischen sehr teure Vorhaben zusätzlich belasten. Zudem hat auch Bundesrat Moritz Leuenberger auf die Anfrage von Nationalrat Alfred Heer ganz klar mitgeteilt, dass das «Hosenbein» geschlossen werden soll. Der Regierungsrat hat sich aber beim Bund für die Prüfung von angemessenen Ersatzmassnahmen eingesetzt, dies schon im letzten Jahr noch einmal nachdrücklich, und er ist der Ansicht, dass die Interessen der Quartierbevölkerung und der Stadt Zürich damit aus unserer Sicht berücksichtigt worden sind. Wir hoffen sehr, dass hier doch noch ein Einlenken des Bundes möglich wird.

Der Regierungsrat ist bestrebt, das Projekt der Einhausung Schwamendingen zusammen mit der Stadt möglichst rasch zur Umsetzung zu bringen. Der Bau der EH (*Einhausung*) SN1.4.4 ist ab dem Jahr 2013 bis 2017 geplant. Falls Beschwerdeverfahren beim BVG (*Bundesverwaltungsgericht*) und beim BG (*Bundesgericht*) geführt werden, könnte sich der Baubeginn um weitere zwei, vielleicht auch mehr Jahre verzögern, und das macht der Regierung ebenfalls Sorgen. Wir möchten jede Verzögerung eigentlich verhindern.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen daher, das Postulat ganz klar aus Vernunftsgründen nicht zu überweisen und bedankt sich für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 17 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Bessere Zusammenarbeit von RAV und Sozialhilfe

Postulat von Andreas Burger (SP, Urdorf), Regine Sauter (FDP, Zürich) und Ornella Ferro (Grüne, Uster) vom 30. Juni 2008

KR-Nr. [240/2008](#), RRB-Nr. 1616/22. Oktober 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, zur Verbesserung der Situation der Langzeitarbeitslosen im Kanton Zürich auf eine engere Zusammenarbeit des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA) und des Kantonalen Sozialamtes hinzuwirken, die regionalen Arbeitsvermittlungszentren vermehrt auf die Bedürfnisse der Sozialhilfe auszurichten und die Gemeinden in eine Strategie miteinzubeziehen sowie diese laufend und umfassend zu informieren.

Begründung:

Trotz wirtschaftlich besserer Situation und rückläufiger Arbeitslosenzahlen stagniert die Zahl langzeiterwerbsloser Personen, denen ein Wiedereinstieg in den Arbeitsmarkt nicht gelingt, auf hohem Niveau.

Im Sinne der interinstitutionellen Zusammenarbeit (IIZ) müssen Lösungen gemeinsam zwischen den beteiligten Ämtern erarbeitet und vernetzte Strategien zur Verbesserung dieser Situation umgesetzt werden.

Das RAV und die Sozialhilfe haben ein grosses gemeinsames Teilgebiet. Zum einen werden viele ausgesteuerte Personen nach einer kurzen oder langen Zeit zu Sozialhilfebeziehenden, zum anderen ist ein grosser Teil der Sozialhilfebezüger vermittelbar und aktiv auf Stellensuche.

Vor allem zur Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt verfügen die RAV über die bessere Infrastruktur. Neben der eingeführten interinstitutionellen Zusammenarbeit (IIZ) gibt es aber weitere Möglichkeiten, wie die RAV Sozialhilfeempfangende bei ihren Bemühungen um Wiedereingliederung sinnvoll unterstützen könnten.

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

Vorweg ist in begrifflicher Hinsicht Folgendes zu klären:

- Die Arbeitslosenversicherung (ALV) ist eine im Wesentlichen durch Arbeitgebende und Arbeitnehmende durch Lohnabzüge finanzierte bundesrechtliche Versicherung mit berechenbarem Leistungsanspruch in Abhängigkeit zur vorangegangenen Beitragszahlung und ohne Bezug zur Bedürftigkeit.
- Die regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) betreiben die öffentliche Arbeitsvermittlung. Ihr Betrieb wird grundsätzlich durch die ALV finanziert. Die Leistungen der RAV sind deshalb in erster Linie auf Arbeitslose auszurichten.
- Stellensuchende sind Personen, die mithilfe eines RAV eine Stelle suchen. Das können Personen sein, die (noch) eine Arbeit haben, die arbeitslos im Sinne der ALV sind oder die bei der ALV nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt sind.
- Arbeitslos ist jener Teil der Stellensuchenden, der Leistungen der ALV bezieht. Leistungsvoraussetzung ist im Wesentlichen eine vorgängige Beitragsleistung von grundsätzlich mindestens einem Jahr, bestehende Arbeitslosigkeit im Sinne der ALV sowie Vermittlungsfähigkeit.
- Langzeitarbeitslos ist jener Teil der Arbeitslosen, die länger als ein Jahr arbeitslos im Sinne der ALV sind. Sie haben Anspruch auf Leistungen wie Arbeitslose.
- Die kantonrechtliche Sozialhilfe ist eine nicht versicherungsrechtliche Unterstützung ohne vorangegangene Beitragsleistung mit Leistungen nach Massgabe der Bedürftigkeit.
- Sozialhilfebeziehende sind Personen, die Gelder der Sozialhilfe erhalten. Das können Personen mit bestehender Erwerbstätigkeit (sogenannte working poors) sein, Arbeitslose – auch Langzeitarbeitslose – im Sinne der ALV, die zusätzlich zu deren Leistung Gelder der Sozi-

alhilfe erhalten, oder Personen ohne Anspruch auf Leistungen der ALV.

Gemäss Art. 24 des Arbeitsvermittlungsgesetzes (AVG; SR 823.11) beraten die Arbeitsämter Stellensuchende und bemühen sich, ihnen geeignete Stellen zu vermitteln. Gemäss Art. 85 Abs. 1 Bst. a in Verbindung mit Art. 85 Abs. 1 des Arbeitslosenversicherungsgesetzes (AVIG, SR 837.0) beraten die RAV die Arbeitslosen und bemühen sich, ihnen Arbeit zu vermitteln. Gemäss Art. 85 f Abs. 1 Bst. b. AVIG arbeiten die RAV eng mit den Sozialdiensten zusammen. Gemäss Art. 92 Abs. 7 AVIG vergütet der Ausgleichsfonds der Arbeitslosenversicherung den Kantonen den Vollzugsaufwand für die Durchführung der öffentlichen Arbeitsvermittlung. Gemäss §7 des Einführungsgesetzes zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (EG AVIG, LS 837.1) stehen die RAV für die Arbeitsvermittlung auch Stellensuchenden kostenlos zur Verfügung, die bei der ALV nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt sind. Gemäss § 8 EG AVIG subventioniert der Staat Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für vermittlungsfähige Personen, die bei der ALV nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt sind. Gemäss §1 des Sozialhilfegesetzes (SHG, LS 851.1) sind die Gemeinden für die Bemessung und Ausrichtung der Sozialhilfe sowie für die dazugehörige Planung der Hilfe verantwortlich.

Die gesetzlichen Grundlagen für eine Zusammenarbeit von ALV und Sozialhilfe sind demnach gegeben. Nicht zu übersehen ist allerdings, dass die beiden Einrichtungen auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen beruhen, unterschiedlich finanziert werden, unterschiedliche Leistungsvoraussetzungen haben und unterschiedliche Leistungen ausrichten. Dort, wo ein Zusammenwirken zweckmässig erscheint, ist dies bereits auf gesetzlicher Ebene vorgesehen. Hingegen übernimmt die ALV den Vollzugsaufwand für Personen ausserhalb der ALV grundsätzlich nicht. Diese Kosten tragen demnach der Kanton und die Gemeinden. Ebenfalls nicht vorgesehen ist, dass Programme gemäss §8 EG AVIG dazu dienen, für Teilnehmende neue Rahmenfristen für eine erneute Anspruchsberechtigung bei der ALV zu bewirken.

Die Wiedereingliederung schwieriger zu vermittelnder Personen in den Arbeitsmarkt ist eine Aufgabe, die von verschiedenen Stellen koordiniert wahrgenommen werden muss. Dabei pflegen das Kantonale Sozialamt und das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) eine enge und gute Zusammenarbeit, namentlich im Bereich der sogenannten Interinstitutionellen Zusammenarbeit (IIZ) sowie im Rahmen der Ar-

beitsgruppe «Berufliche und soziale Integration». Auch auf Stufe der kommunalen Sozialhilfebehörden und der RAV wird zusammengearbeitet, namentlich im Bereich der Beschäftigungsprogramme für vermittlungsfähige Personen gemäss § 8 EG AVIG.

Die RAV verfügen über das Fachwissen, die Erfahrung und die Kontakte, die notwendig sind, um eine rasche Wiedereingliederung in den ersten Arbeitsmarkt zu erzielen. Soweit deren Kapazitäten dies ermöglichen, ist demnach zur beruflichen Integration von bei der ALV nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigten Personen eine Zusammenarbeit zwischen den RAV und den Organen der Sozialhilfe zweckmässig. Dies ist nur schon deshalb anzustreben, weil einzig eine rasche und nachhaltige berufliche Integration die Kosten der Sozialhilfe senken kann. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Aufwand der RAV für diese Personen nicht dem Zweck der ALV entspricht und deshalb von dieser nicht finanziert wird. Der Aufwand fällt somit auf kommunaler bzw. kantonaler Stufe an.

Die rasche berufliche Integration von Sozialhilfebeziehenden ohne Anspruch auf Leistungen der ALV stellt hohe Anforderungen an die Mitarbeitenden sowohl der RAV wie auch der Fürsorgebehörden. Mit den im Kanton Zürich bereits in verschiedenen Regionen nach nationalen Vorgaben tätigen IIZ-MAMAC-Stellen (Interinstitutionelle Zusammenarbeit – Medizinisch-Arbeitsmarktliche Assessments) wurde für die Beteiligten (Sozialhilfe, RAV, IV, Berufsberatung) ein Instrument geschaffen, das eine rasche, institutionsübergreifende Abklärung und Intervention ermöglicht. Die IIZ-Stellen stehen heute für Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen und komplexen Mehrfachproblematiken zur Verfügung und haben zum Ziel, diese Personen mittels abgestimmter geeigneter Massnahmen beruflich wieder zu integrieren. Somit bietet IIZ-MAMAC eine gute Grundstruktur, um eine vertiefte Zusammenarbeit von RAV-Stellen und Sozialhilfeorganen zu ermöglichen.

ALV und Sozialhilfe unterscheiden sich aber nicht nur hinsichtlich ihrer Aufträge und ihrer Finanzierung, sondern auch hinsichtlich ihrer Leistungsvoraussetzungen: Wer Leistungen der ALV bezieht, muss grundsätzlich vermittelbar sein und gezielt nach einer Stelle suchen. Die betreffende Person hat einen entsprechenden Tatbeweis zu erbringen. Tut sie dies nicht, drohen empfindliche Leistungskürzungen bis hin zum völligen Leistungsausschluss. Um dies zu vermeiden, nimmt der Grossteil der Versicherten ihre Pflichten wahr. Der Unterschied zwischen nicht arbeitslosen Sozialhilfebeziehenden und Bezügerinnen

und Bezüchern von Arbeitslosentaggeldern ist, dass Erstere nicht im Sinne der ALV vermittelbar sein müssen und bei Pflichtverletzungen nicht von der ALV sanktioniert (Leistungskürzung) werden können. Als vermittelbar gilt, wer bereit, in der Lage und berechtigt ist, eine zumutbare Arbeit anzunehmen und an Eingliederungsmassnahmen teilzunehmen (Art. 15 Abs. 1 AVIG). Solche Unterschiede erschweren den zentralen Auftrag der RAV, für eine rasche und dauerhafte Eingliederung der Stellensuchenden in den Arbeitsmarkt zu sorgen.

Es trifft zu, dass RAV und Sozialhilfe ein gemeinsames Tätigkeitsgebiet haben. Dass dieses «gross» ist und «viele ausgesteuerte Personen zu Sozialhilfebeziehenden werden», ist indes nicht erhärtet. Ebenso wenig ist erhärtet, dass ein «grosser Teil» der Sozialhilfebeziehenden «vermittelbar ist und aktiv» eine Stelle sucht. Sind diese Sozialhilfebeziehenden noch bei der ALV anspruchsberechtigt, mag dies vielleicht auch unter dem Druck des RAV (fördern und fordern), verbunden mit einschneidenden Sanktionierungsmöglichkeiten bei Pflichtverletzungen, zutreffen. Zweifelhaft ist die Vermittlungsfähigkeit aber zumindest bei Personen, die angesichts der heutigen guten Lage des Arbeitsmarktes innerhalb der Bezugsdauer der ALV keine Stelle finden.

Schliesslich ist festzuhalten, dass entgegen der Begründung des Postulates die Aussteuerungen parallel zur besseren Arbeitsmarktlage deutlich abgenommen haben: Im Januar 2006 lag die Arbeitslosenquote bei 4%, und es waren 508 Aussteuerungen verzeichnet. Im Juni 2008 lag die Arbeitslosenquote bei 2,3% und 197 wurden ausgesteuert.

Zusammenfassend ergibt sich, dass:

- Sozialhilfebeziehende bereits heute die Dienste der RAV zur Vermittlung in den ersten Arbeitsmarkt in Anspruch nehmen,
- IIZ als nationales Modell der Zusammenarbeit von ALV und Sozialhilfe im Kanton bereits an fünf Standorten aktiv ist,
- die regionalen Sozialhilfestellen etwa alle drei Jahre durch das AWA besucht werden und an Informationsveranstaltungen der Dialog gepflegt wird, und
- die Gemeinden in Zukunft mindestens einmal jährlich ausführlich über die Entwicklungen und Änderungen der ALV sowie Aktivitäten des AWA schriftlich orientiert werden.

Das Anliegen des Postulats ist somit erfüllt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [240/2008](#) nicht zu überweisen.

Andreas Burger (SP, Urdorf): Die Antwort der Regierung ist formaljuristisch korrekt. Das ist aber so ziemlich das Einzige, was meiner Meinung nach an der Stellungnahme korrekt ist. Es stimmt, wenn in der Antwort steht, dass 4,6 Millionen Franken für Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte im Budget eingestellt sind. Werden diese aber auch wirklich verwendet? Nein. Jahr für Jahr werden die Mittel zu einem grossen Teil nicht ausgeschöpft. Die Programme sind sehr schlecht besucht und jedes Jahr wird die Teilnehmerzahl kleiner. Es stimmt auch, wenn geschrieben steht, dass für diese Programme Personen mit Wiedereingliederungschancen fokussiert werden. Aber diese Bedingung ist sehr dehnbar. Und so, wie sie aktuell vom AWA ausgelegt wird, scheint es primär darum zu gehen, Sozialhilfebezügler auszugrenzen, als Wiedereingliederung zu betreiben. Und deshalb sagte ich am Anfang meines Votums: Formaljuristisch ist die Antwort korrekt, aber die Realität sieht leider anders aus.

Die Regierung ignoriert, dass es viele Langzeitarbeitslose mit realen Wiedereingliederungschancen gibt, welche aktuell von diesem Programm ausgeschlossen werden. Und die Regierung verkennt, dass sie hier eine übergeordnete Funktion wahrnehmen muss. Die Regierung verkennt auch, dass sie diese Aufgaben zusammen mit den Gemeinden bearbeiten sollte. Akzeptieren Sie, dass es keine klare Trennschärfe zwischen Langzeitarbeitslosen und Sozialhilfebezügern gibt! Wir fordern deshalb, dass diese Aufgabe vernetzter mit den Gemeinden angegangen werden soll. Wir sind überzeugt, dass es so wieder eine sinnvolle Ausweitung des Personenkreises geben wird. Das geht ohne gesetzliche Anpassungen. Der Kredit hierfür ist bereits gesprochen. Damit tun Sie nicht nur etwas Sinnvolles für die betroffenen Personen, sondern auch für die Gemeinden und auch für den Kanton. Überweisen Sie bitte das Postulat.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Das Hauptargument der Postulanten, nämlich die Monierung der mangelnden Zusammenarbeit zwischen Amt für Wirtschaft, Sozialämtern der Gemeinden und Arbeitsvermittlungszentren, ist durch die Antwort der Regierung weitestgehend widerlegt. Nicht genannt – weder von den Postulanten noch von der Regierung – ist das durchgehend hohe Niveau der finan-

ziellen Unterstützung, aber auch die mangelnde Bereitschaft, Sanktionen zu ergreifen bei Nichtbereitschaft zur Annahme zumutbarer Arbeit. Und ebenfalls mit der Handhabung der SKOS-Richtlinien (*Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe*) bei Ausgesteuerten der ALV wird dem Versicherungsverhalten dieser Sozialhilfebezüger weiterer Sukkurs erteilt, was zur Langzeit-Sozialhilfe führt. Mit diesem Mechanismus haben sich viele nicht Leistungswillige arrangiert. Es gibt ja keinen Grund, auch noch die mühsame Pflicht zu arbeiten auf sich zu nehmen, wenn mit den Unterstützungsgeldern eine Mentalität staatlich angeboten wird, sich ohne eigenes Dazutun am gesellschaftlichen Leben beteiligen zu können, und das über mehrere Jahre. Es ist also überhaupt nicht, wie das die Postulanten tun, eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Ämtern zu verlangen. Vielleicht muss man sogar davon sprechen, dass die Zusammenarbeit zu weit und in die falsche Richtung geht und damit gerade die Konsummentalität solcher Klienten genannter Schmarotzer entsteht oder gefördert wird.

Lehnen Sie dieses Postulat nicht nur, weil es erfüllt ist, ab, sondern weil es unnütz ist. Und vor allem fördern Sie nicht noch durch wohlgefühltes Hätscheln eine falsche Mentalität bei diesen Berufsbezüger von staatlichen Unterstützungsgeldern. Es ist im Gegenteil zu verlangen, dass alle Stufen, von ALV bis Sozialhilfe, noch härter im Fordern von eigenen Leistungen werden und die gesetzlich möglichen Sanktionen auch rechtzeitig zu ergreifen bereit sind, aber auch durchzusetzen. Es ist keineswegs tolerierbar, dass insbesondere bei jungen Männern in falscher Hilfsbereitschaft eine Bezügermentalität zulasten der übrigen Bezüger und Steuerzahler gefördert wird. Das schadet auch den echten Hilfsbedürftigen, weil dadurch Misstrauen entsteht gegenüber allen. Wenn schon die Zusammenarbeit nicht funktionieren soll, wie das die Postulanten behaupten, wäre es wohl angebracht, in der gegenwärtig laufenden Sozialhilfegesetzrevision die Vorlage in der KSSG (*Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit*) zu unterstützen und damit die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Akteuren zu stärken. Das hingegen bekämpfen Sie auf der linken Seite aufs Penibelste in allen kleinen Details, dort ist der Tatbeweis gefordert. Gesetzesvorschriften im Sinne der Hilfe und Problemlösung zu handhaben.

Lehnen Sie deshalb das Postulat als erledigt und unnötig ab. Danke.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Nein, Willy Haderer, das Postulat ist weder unnötig noch überflüssig und die FDP-Fraktion wird es unterstützen.

Die Antwort der Regierung befriedigt nicht. Einmal mehr stützt man sich formalistisch auf die Unterscheidung zwischen kantonalem Sozialamt und Amt für Wirtschaft und Arbeit, statt dass man einmal anerkennen würde, dass hier der Kanton als Gesamtes ein Problem hat, das es zu lösen gilt, und dass das für den Kanton als Gesamtes zu Kosten führt. Wenn es gelingt, Sozialhilfebeziehende wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren, bedeutet dies für den ganzen Kanton eine Erleichterung, und zwar eine nachhaltige. Genau aus diesem Grund ist es wichtig, dass auf Gemeindeebene die einzelnen Gremien und Stellen zusammenarbeiten und gemeinsam daran arbeiten, dass Sozialhilfebezügler wieder in den Arbeitsmarkt integriert werden können. Und hier, Willy Haderer, akzeptiere ich diesen Rundumschlag nicht, indem gesagt wird, dass Sozialhilfebeziehende ohnehin nur das System ausnützen wollten und nicht gewillt seien, eine Arbeit wieder anzunehmen. Es ist so, dass es tatsächlich und effektiv viele Sozialhilfebeziehende gibt, die wieder eine Erwerbstätigkeit aufnehmen möchten und dies auch können und die dann auch entsprechend gefördert werden müssen. Insbesondere gilt es letztlich auch zu verhindern, dass diese Personen von einer Instanz zur andern geschoben werden. Zusammen – eben interinstitutionell – kann hier am besten gearbeitet werden, in der Stadt Winterthur beispielsweise geschieht dies mit Erfolg. Wir sind der Meinung, dass hier ein noch grösserer Effort auch auf kantonaler Ebene gemacht werden müsste, gerade auch angesichts dessen, dass wir mit dieser wirtschaftlichen Lage, in der wir uns befinden, wieder auf steigende Zahlen in der Sozialhilfe zugehen.

In diesem Sinne wird die FDP-Fraktion dieses Postulat nach wie vor unterstützen und ich bitte Sie, Gleiches zu tun.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Auch die Antwort der Regierung konnte das Gefühl nicht verbessern: Irgendetwas läuft in der Zusammenarbeit von RAV und Sozialhilfe nicht besonders gut. Wir hören viele Klagen. Dass gerade die schwächeren Glieder unserer Gesellschaft stark davon betroffen sind, macht uns hellhörig. Willy Haderer hat gerade gar kein Verständnis für diese Menschen gezeigt. In der Antwort der Regierung finden wir vor allem eine juristisch korrekte Verteidigungsposition. Die EVP-Fraktion möchte aber, dass RAV und

Sozialhilfe sich in vorbildlicher Zusammenarbeit üben. Schliesslich sollen die beiden Institutionen so arbeiten, wie sie es auch von ihren Klienten verlangen. Die Antworten des Regierungsrates sind viel zu unverbindlich. Die Volkswirtschaftsdirektion soll sich noch einmal gründlicher mit dem Problem befassen.

Die EVP-Fraktion unterstützt die Überweisung des Postulates.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Man sollte meinen, die Zusammenarbeit zwischen RAV und Sozialhilfe klappt, damit sozialhilfebeziehende Langzeiterwerbslose wieder in den Arbeitsmarkt integriert werden. Das ist ja im Interesse aller, auch von Willy Haderer, unabhängig davon, ob er Sozialhilfebeziehende als Schmarotzer bezeichnet, was eine Frechheit ist. Aber wir sollten alle am gleichen Strick ziehen. Und eine Selbstverständlichkeit wäre es, Sozialhilfebeziehende wieder zu integrieren.

In seiner Antwort baut der Regierungsrat eine fast unüberwindliche Mauer von Gesetzesartikeln und Paragrafen auf, um sich dahinter zu verstecken. Zum einen steht darin, die gesetzlichen Grundlagen für eine Zusammenarbeit von RAV und Sozialhilfe seien gegeben. Ja, wenn das so ist, weshalb klappt dann die Zusammenarbeit nicht? Weshalb wird sie vom Regierungsrat nicht durchgesetzt? Andererseits wird in der Antwort auf die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen von ALV und Sozialhilfe verwiesen, mit allen Folgeerscheinungen wie unterschiedliche Finanzierung sowie verschiedene Voraussetzungen und Leistungen. Ich staune immer wieder über solche Begründungen. Es kann doch nicht sein, dass deshalb die Zusammenarbeit schon fast gemieden wird und Verantwortungen hin und her geschoben werden, anstatt gemeinsame Lösungen zu finden oder zu erarbeiten.

Die interinstitutionelle Zusammenarbeit IZ wird in der Antwort als positives Beispiel der Zusammenarbeit erwähnt. Ja, dem kann ich beipflichten, denn die Stadt Uster, meine Wohngemeinde, hat als erste Gemeinde im Kanton die IZ als Pilot vor einigen Jahren eingeführt und erprobt. Als Mitglied der Sozialbehörde Uster weiss ich aber nur zu gut, dass viel, sehr viel Zeit und Energie aufgewendet werden mussten und immer noch müssen, um Kompetenzen und Zuständigkeiten zu klären. Wenn wir die wirtschaftliche Situation anschauen, stehen wir vor der altbekannten Situation stark steigender Erwerbslosenzahlen. Und logischerweise steigt damit auch die Zahl der ausgesetzten Personen, die Sozialhilfe beziehen. Gefordert ist nun, dass

wir flexibler werden. Vergleichen wir mit anderen Kantonen, so funktioniert dort die Zusammenarbeit problemlos. Nur im Kanton Zürich werden unterschiedliche Rechtsgrundlagen zu fast unüberwindlichen Hürden aufgebaut, anstatt eine effiziente und effektive Zusammenarbeit zu bewerkstelligen.

Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen. Danke.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Das Legislaturziel 14.1 heisst «Förderung der raschen und dauerhaften Wiedereingliederung von Sozialhilfeempfängern in den Arbeitsmarkt». Dazu gehört auch die Integration von Arbeitslosen. Mit dem vorliegenden Postulat wird die Regierung ersucht, auf eine Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen dem AWA und dem Sozialamt hinzuweisen. Die EDU ist der Ansicht, dass das Postulat der interinstitutionellen Zusammenarbeit noch besser genutzt werden kann und unterstützt deshalb die Überweisung. Danke.

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Herzlichen Dank für die Antwort. Sehr vieles ist getan, das geht aus der Stellungnahme zum Postulat hervor. Jedoch ob der Wille zur Zusammenarbeit wirklich so 100-prozentig vorhanden ist, wage ich zu bezweifeln, denn wir finden nach wie vor noch Formulierungen im Gesetz wie – ich zitiere: «Die gesetzlichen Grundlagen für eine Zusammenarbeit der Arbeitslosenversicherung und der Sozialhilfe sind demnach gegeben. Nicht zu übersehen ist allerdings, dass die beiden Einrichtungen auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen unterschiedlich finanziert werden, unterschiedliche Leistungsvoraussetzungen haben» und so weiter und so fort. Aus dieser Begründung geht ein bisschen entschuldigend hervor, dass die Zusammenarbeit halt doch nicht vollends implementiert werden kann. Da bitte ich doch die Regierung: Hier sollten Leistungen nicht dem Gesetz entsprechen, sondern hier sollten Leistungen wirklich den betroffenen Personen entsprechen. Daher finde ich nach wie vor, dass wir hier noch ein Leistungsmanko haben. Überdies sind verschiedene andere Vorstösse pendent, die die Zusammenarbeit zwischen Arbeitslosenversicherung und Sozialhilfe ansprechen. Wir werden das Postulat überweisen, mit der Bitte an den Regierungsrat, doch das gesamtheitlich mit allen andern Vorstössen, die pendent sind, zu beantworten und hier eine kompakte Lösung zu finden.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen) spricht zum zweiten Mal: Ich bin nicht bemüht, jetzt mit eigenen Worten Regine Sauter zu widersprechen. Aber ich möchte eine Aussensicht präsentieren, die mir gestern beim Lesen eines Buches begegnet ist. Es ist das Buch «Nacht- rauch» von Jean-Daniel Zwahlen, einem Pädagogen und Schulleiter an der Mittelschule in Zürich und Leiter einer höheren Fachausbildungsorganisation. Also, ich zitiere: «Wer selbstverschuldet nichts hat, weil er mangels Lust nichts oder zu wenig tut, und dann schamlos und oft arrogant bis zum Abwinken beim Staat anklopft, dem wird sehr grosszügig gegeben. Er erhält nicht etwa wie Schweizer Soldaten ein Bett und einen Kasten in einem Mehrbettzimmer plus WC und Dusche im Flur. Nein, unsere Faulen und Müden erhalten eine Wohnung plus Krankenkassenprämienfreiheit plus TV-, Radiogebührenfreiheit plus Steuerfreiheit plus Barbetrag von etwa 1000 Schweizerfranken pro Monat, alles notabene ohne die geringste Gegenleistung, ohne jeden Dienst an der Gemeinschaft. Wen wundert's, dass auch Junge sich immer öfter für dieses staatlich sanktionierte und alimentierte Nichtstun statt für ehrliche Arbeit entscheiden, nicht selten übrigens die staatliche Knausrigkeit noch lautstark beklagend? Unverschämte Schmarotzer jeden Alters und Geschlechts werden bei uns zu Zehntausenden auf Kosten der täglich ehrlich um ihre Existenz Bemühten geschont, belohnt und verwöhnt, oft jahrelang, und keiner denkt offenbar daran, endlich auf Kompensationsleistungen in Form von Arbeit und Zeit zu pochen. Wer keinen Bock hat, etwas für die Gemeinschaft zu tun, hat von dieser doch auch kein Verwöhn- und Wohlfühlprogramm zugut.» Zitat-Unterbruch. Und nun sehen Sie auch, wie differenziert auch dieser hart umgehende Mensch mit unserer Tat als Politiker sich tut bei der eigenen Beurteilung unseres Sozialwesens. Ich fahre fort als Zitat: «Wer dagegen unverschuldet bedürftig ist oder wird, klopft aus Scham, Nichtwissen oder falschem Stolz oft gar nicht oder zu wenig laut beziehungsweise arrogant beim Staat an und lebt folglich oft schlechter als die vielen Berufsschmarotzer. Unser Sozialstaat spürt nämlich echte Bedürftige nicht etwa von sich aus auf, wie es anständig und sozial wäre und zum Beispiel via Steuererklärungen machbar. Nein, er wartet, bis sich diese, wenn's denn schon unbedingt sein muss, bei ihm melden, mit Kratzfuss oder so ungeniert, wie es die immer zahlreicheren professionellen Sozialleistungsschmarotzer tun.»

Ich war sehr überrascht und Sie können es vergleichen mit meinen Worten von vorher, zu denen ich schon vor drei Wochen meine Noti-

zen gemacht habe: Es ist sehr ähnlich, was hier ausgesagt wird. Und ich möchte Sie doch nochmals daran erinnern: Wir versuchen in der KSSG mit der Sozialgesetzrevision genau in diese Richtung zu gehen, dass wir richtig helfen, denjenigen, die es nötig haben, und nicht denjenigen, die uns alles abholen und sich ein schönes Leben machen.

Ich danke Ihnen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Bei diesem Vorstoss geht es um ganz andere Dinge, als Willy Haderer hier in einem – zwar den Anspruch auf Differenziertheit erhebenden – Rundumschlag gemacht hat. Es geht um eine bessere Zusammenarbeit der Regionalen Arbeitsvermittlung und der Sozialhilfe. Dazu laufen bereits Pilotprojekte im Bezirk Andelfingen zwischen der Sozialkonferenz und dem RAV beziehungsweise der Sozialhilfe und dem RAV. Es ist absolut zentral, dass wir präventiv wirken, indem die Zusammenarbeit zwischen dem RAV und der Sozialhilfe funktioniert, mit dem einzigen Ziel, genau das zu erreichen, was uns in 60 Prozent der Fälle auch wirklich gelingt, nämlich die Leute innerhalb eines Jahres aus der Sozialhilfe wieder entlassen zu können, weil Sie und wir gemeinsam sehr interessiert daran sind, dass die Sozialhilfe das bleibt, was sie gedacht ist, nämlich eine Überbrückungshilfe für Menschen, die in Not geraten sind.

Ich bestreite nicht, dass es Menschen gibt, die dieses System ausnutzen und auszunutzen versuchen. Ich darf Sie aber daran erinnern, dass es sich um 7 bis 10 Prozent handelt und dass die Instrumente geschaffen sind und die Erfolge auch da sind, solche Personen zu entlarven. Es hilft nichts, dieses Thema endlos zu bewirtschaften, es hilft nur, dieses Thema aktiv anzugehen und in der täglichen Arbeit beides zu tun. Es gilt denjenigen zu helfen, wieder eine Stelle zu finden, die das dringend brauchen – und da laufen die Anstrengungen zwischen RAV und Sozialhilfe manchmal parallel, manchmal kreuzen sie sich und das ist ungünstig. Deshalb wollen wir hier eine bessere Zusammenarbeit erzielen. Wie gesagt, erste Ansätze dazu sind vorhanden. Wenn wir dieses Postulat überweisen, bekräftigen wir als Rat noch einmal, dass es uns sehr wichtig ist, dass diese Aufgaben zielführend und rasch erledigt werden können. Ich danke Ihnen.

Andreas Burger (SP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich war ein bisschen erstaunt, dass Willy Haderer hier zu diesem Postulat eine

Grundsatzdiskussion zur Sozialpolitik, zur Sozialfürsorge lancieren wollte. Ich möchte nur auf zwei Sachen eingehen: Im Zitat hast du erwähnt, dass Sozialhilfebezüger keine Gegenleistung erbringen müssen für das Geld, das sie bekommen. Das ist also nicht so. Man kann Forderungen stellen, man stellt auch Forderungen und man arbeitet mit diesen. Es ist einfach nicht ganz so einfach. Ich empfehle dir, bevor du so etwas wieder zitierst, dass du dich wirklich informierst. Du warst ja auch einmal Gemeindepräsident und du weißt, was man alles anstellen kann, um Sozialhilfebezüger wieder zu integrieren. Wenn aber deine Forderung wirklich so ernst ist, dass diese Leute eine Gegenleistung bringen müssen, dass sie arbeiten sollen, müsstest du ja eigentlich so Arbeitsprogramme unterstützen und dann müsstest du auch bestrebt sein, dass in diese Arbeitsprogramme Leute sinnvoll platziert werden. Wir haben diese Programme. Wir fordern ja, dass sie jetzt optimaler genutzt werden. Und genau das wollen wir ja mit diesem Postulat. Eigentlich müsstest du mit den ganzen Begründungen, die du hier geliefert hast, das Postulat ganz klar unterstützen. Besten Dank.

Persönliche Erklärung von Willy Haderer, Unterengstringen, zu Traktandum 7

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Aufgrund der Aussagen von Gabriela Winkler möchte ich etwas klarstellen: Wenn sie davon spricht, es müsse das Ziel sein, unter einem Jahr diese Leute wieder in einen Arbeitsprozess zu bringen, ist das Augenwischerei, wenn das dann in diesem Zusammenhang, wo man die Zusammenarbeit von ALV und Sozialarbeit verlangt, aussagt. Nach anderthalb bis zwei Jahren Arbeitslosenunterstützung, ohne dass etwas passiert ist, und dann nach einem und mehreren Jahren Sozialhilfebezug, das ist die Realität, die wir hier anprangern. Und das kann auch mit bester Zusammenarbeit zwischen diesen Institutionen nicht gelöst werden. Es ist wichtig, dass jede dieser Institutionen ihren guten Job macht und auch dort, wo es Übergänge gibt, eben vernünftig die Zusammenarbeit organisiert. Das wollen wir auch im neuen Sozialhilfegesetz so regeln.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Dies war keine Persönliche Erklärung, sondern das dritte Mal das Wort ergriffen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ja natürlich, wir sind uns sicher alle einig, eine enge Zusammenarbeit von Arbeitslosenversicherung und Sozialhilfe ist zweckmässig und auch erwünscht. Und wenn man dann noch sagt, dass man denjenigen helfen will, die benachteiligt sind, dann leuchtet das umso mehr ein. Aber das ist nicht die einzige Ebene, die wir zu berücksichtigen haben, wenn wir von Arbeitslosenversicherung und von Sozialhilfe reden. Wir reden dann halt auch von Bundesvorgaben und kantonalen Vorgaben und Gemeindevorgaben. Und wir reden dann auch von Ausgaben, die von unterschiedlichen Ebenen bewältigt werden müssen. Wir reden dann auch von unterschiedlicher Finanzierung, nämlich Finanzierung durch eine Versicherung, die Arbeitslosenversicherung, Finanzierung durch den Kanton und Finanzierung durch die Gemeinde. Und genauso unterschiedlich sind die Mitarbeiter in diesen Bereichen Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe angestellt. Ganz so einfach, wie das hier sprechenderweise tönt, ist es nicht immer. Deshalb weise ich auch die Vorwürfe, die an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemacht wurden, bezüglich der Zusammenarbeit, die da nicht gewollt sei und die hintertrieben werde, mit aller Vehemenz zurück. Das ist nicht fair und nicht in Ordnung, zu sagen, dass man nicht zusammenarbeiten will. Denn hier geht es um eine Aufgabenverschiebung und nicht nur um Zusammenarbeit. Denn das, was Sie fordern, ist Aufgabenverschiebung, die verlangt wird. Dabei müssen Kapazitäten finanzieller und personeller Art mitberücksichtigt werden. Sie können nicht Aufgabenverschiebungen verlangen, die Finanzen und Kapazitäten aber beim Personal belassen, welches bisher diese Aufgaben zu bewerkstelligen hatte, für die es auch im Budget zur Verfügung gestellt worden ist, ob das nun das Budget des Bundes oder das Budget des Kantons oder der Gemeinden ist. Ich bitte Sie, das mitzubedenken, wenn Sie Vorwürfe an unsere Adresse, entweder an diejenige der verantwortlichen Regierungsrätin – ich ertrage das – oder vor allem auch an meine Mitarbeiter äussern.

Der Regierungsrat hat Ihnen aufgezeigt, dass hierfür, nämlich für die Zusammenarbeit, sowohl die gesetzlichen Grundlagen vorhanden sind als auch, dass die Zusammenarbeit tatsächlich auf zahlreichen Ebenen in gutem Einvernehmen gelebt wird, soweit dies aufgrund der gesetzlichen Grundlagen möglich ist. Hingegen müssen wir stets Arbeitslosigkeit und Sozialhilfebedürftigkeit klar auseinanderhalten. Sie beruhen auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und werden unterschiedlich finanziert. Aber sie haben sogar unterschiedliche Leistungsvoraussetzungen und es werden unterschiedliche Leistungen ausgerichtet.

Insbesondere gilt es zu beachten, dass die regionalen Arbeitsvermittlungszentren, also eine von der Arbeitslosenversicherung finanzierte Organisation, in erster Linie den Versicherten des Sozialversicherungszweiges zur Verfügung stehen müssen. Auf deren Anzahl ist der Personalbestand der RAV auch ausgerichtet, das wird auch so verlangt. Der Bund finanziert sie. Nur wenn darüber hinaus noch Kapazitäten vorhanden sind, können andere, bei der Arbeitslosenversicherung nicht anspruchsberechtigte Personen, seien sie nun sozialhilfebeziehend oder nicht, die Bearbeitungs- und Vermittlungsdienste der RAV in Anspruch nehmen. So ist die Regelung.

Sollten Sie das Postulat trotz der Ausführungen des Regierungsrates überweisen, wäre es im Falle einer Übertragung weiterer Aufgaben von der Sozialhilfe an die Arbeitslosenversicherung unumgänglich, hier die Mittel aufzustocken, was im Wesentlichen dann der Kanton und nicht mehr die Gemeinden zu tragen hätten, oder aber die Gemeinden finanzieren mit. Denn die ALV «gehört»– und ich sage das bewusst so, in Anführungsstrichen – den Versicherten und nicht der Sozialhilfe.

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass die Anliegen des Postulates erfüllt sind, soweit dies zulässig ist, soweit dies zweckmässig ist. Ich bitte Sie darum, das Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Erschliessung des Zürcher Zoos mit einer Seilbahn

Interpellation von Willy Germann (CVP, Winterthur), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Antoine Berger (FDP, Kilchberg) vom 30. Juni 2008

KR-Nr. [244/2008](#), RRB-Nr. 1295/20. August 2008

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Der Zoo gilt bereits heute als eine der grössten und beliebtesten Freizeitstätten im Kanton Zürich. Als solche trägt er nicht unwesentlich zur Standortattraktivität des Grossraums Zürich bei.

Trotz seiner eher ungünstigen Lage ist eine weitere Entwicklung des Zoos zu erwarten und auch wünschbar. Damit wachsen aber auch die Erschliessungsprobleme. Eine Verlängerung des Trams kann diese nicht lösen, noch weniger ein grösseres Parkraumangebot.

In mehreren ausländischen Städten wurden Seilbahnen als effizientes und flexibles Mittel einer öffentlichen Erschliessung errichtet. Im Richtplan ist eine solche bereits eingetragen. Die Realisierung müsste politisch gefördert werden.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Welche kurzfristigen Alternativen zu einer Tramverlängerung sind möglich? Parkraumbewirtschaftung, Gestaltungsmassnahmen der Endstation zum Zoo, weiterer Zooeingang, bessere Information, neue Linienführung des Busses von Stettbach, Shuttle an Spitzentagen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat eine Seilbahn von Stettbach zum Zoo als eine zukunftssträchtige Erschliessung des Zoos?
3. Wie kann die Realisierung der Seilbahn auf Bundes- und Kantons-ebene politisch unterstützt werden?
4. Welche Bedeutung wird der Bahnhof Stettbach im Vergleich zu andern Zürcher Bahnhöfen künftig einnehmen? Welche Regionen würden mittel- bis langfristig direkt an den Bahnhof Stettbach angeschlossen?
5. Wie könnte der Regierungsrat darauf hinwirken, dass eine Seilbahn nicht mehr Freizeit-MIV nach Stettbach generiert (flankierende Massnahmen)?
6. Wie könnte der Regierungsrat Einfluss nehmen darauf, dass eine Seilbahn das Landschaftsbild nicht erheblich beeinträchtigt? Welche Auflagen könnte der Regierungsrat machen, dass eine Seilbahn höchstens gestalterischen Anforderungen genügt (Design-Wettbewerb)?
7. Wann ist eine Taste «Zürcher Zoo» bei den Ticketautomaten des ZVV zu erwarten?

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

Zu Frage 1:

Der Zoo und die umliegenden Wohngebiete sind heute durch den öffentlichen Verkehr genügend erschlossen. Der Haupteingang liegt mit rund 300 m Entfernung zur Endhaltestelle der Tramlinien 5 und 6 deutlich innerhalb des Radius von 400 m, den die Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) für eine genügende Erschliessung vorsieht.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben 2006 anlässlich der Festsetzung der Strategie für die Tramnetzentwicklung festgestellt, dass sich eine Verlängerung der heutigen Tramlinie wirtschaftlich nicht rechtfertigen liesse. Kundenbefragungen haben zudem gezeigt, dass eine überwiegende Mehrheit der Kundinnen und Kunden den Fussweg zum Zoo als wenig problematisch einstufen und das zusätzliche Fahrgastpotenzial daher als sehr gering einzustufen wäre.

Unter diesen Voraussetzungen sind alternative Massnahmen nicht in erster Linie aufgrund der Möglichkeit einer kurzfristigen Umsetzung zu prüfen, sondern hinsichtlich ihrer Wirkung. Zur Verbesserung des Reisekomforts planen die VBZ den Einsatz von Cobra-Trams auf der Linie 6 Bahnhof Enge–Zürich HB–Zoo, vorerst beschränkt auf die Wochenenden. Mit dieser Massnahme können die Kapazitäten sowie die Platzverhältnisse für Familien mit Kinderwagen spürbar verbessert werden. Die Tramendhaltestelle Zoo ist auf die heutigen betrieblichen Anforderungen ausgerichtet. Die Ausstiegskante wurde in einem Teilbereich erhöht, damit der stufenfreie Zugang für Behinderte ins Tram sichergestellt ist.

Ein Shuttle-Bus ab Hauptbahnhof zum Zooeingang wäre ein Parallelangebot zum Tram und daher als nicht zweckmässig einzustufen. Bei Kapazitätsengpässen wäre eine Taktverdichtung beim Tram naheliegender. Auch eine Veränderung der Linienführung der Buslinie 751 (Stettbach–Kirche Fluntern) ist nicht sinnvoll. Die VBZ hatten die Linie 751 zwischen 1997 und 2004 an Sonntagen über die Tramendhaltestelle Zoo geführt, damit Zoobesucherinnen und -besucher, die über Stettbach anreisen, direkter zum Zoo gelangen konnten. Die Benutzerfrequenzen waren gering und der starke Individualverkehr zum Zoo führte zu grossen Verspätungen der Busse, sodass diese Linienführung wieder aufgegeben wurde.

Heimkehrende Zoobesucherinnen und -besucher können sich schon heute an den dynamischen Anzeigen beim Zooeingang und bei der Masoalohalle über die aktuellen Abfahrtszeiten orientieren. Die Installation einer zusätzlichen dynamischen Information an der Haltestelle

ist deshalb nicht angezeigt. Weitergehende Massnahmen wie zusätzliche Zooeingänge müssten von Dritten geprüft und finanziert werden.

Eine geänderte Parkraumbewirtschaftung könnte sinnvoll sein, müsste aber von der Stadt Zürich in Angriff genommen werden, da sie für Änderungen an der heutigen Bewirtschaftung und für die Durchsetzung eines veränderten Parkierungskonzeptes zuständig wäre.

Zu Frage 2:

Die Erschliessung des Zoos mit einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach her befürworten in erster Linie die Stadt Zürich und der Zoo. Aus verkehrsplanerischer Sicht drängt sie sich auch bei weiter steigenden Besucherzahlen nicht auf. Die heutige Haupterschliessungsachse mit der Tramlinie 6 vermag die Nachfrage unter Inkaufnahme von Stehplätzen auch an Spitzentagen abzudecken. Sollten Kapazitätsengpässe auftreten, könnten die Taktintervalle auf der Linie 6 bedarfsgerecht verdichtet werden.

Zu Frage 3:

Mit dem Beschluss des Kantonsrates zur Aufnahme der Seilbahn Stettbach–Zoo in den kantonalen Verkehrsrichtplan wurden in erster Linie die raumplanerischen Grundlagen geschaffen. Aufgrund der oben dargelegten Gründe besteht aber zurzeit kein Anlass, das Vorhaben auf Kantonsebene politisch voranzutreiben.

Zu Frage 4:

Mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe der Glattalbahn wird das Angebot im Bahnhof Stettbach Ende 2010 qualitativ verbessert und der Bahnhof wird baulich aufgewertet. Damit werden die Benutzerfrequenzen zunehmen. Bei der S-Bahn wird das Angebot mit den Ausbauten der 4. Teilergänzung leicht verbessert. Heute verkehren halbstündlich Züge der S-Bahn-Linien S 3, S9 und S 12. Dies ergibt tagsüber ohne Zusatzzüge sechs Abfahrten pro Stunde und Richtung. Mit den geplanten Ausbauten der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich kommt die halbstündlich verkehrende S11 hinzu. Nach Abschluss der Bauarbeiten (etwa 2018) werden folgende Regionen umsteigefrei mit dem Bahnhof Stettbach verbunden: Winterthur mit Verlängerungen nach Schaffhausen, Seuzach, Wil SG und ins untere Tösstal sowie die Strecke Uster–Dübendorf. Reisende vom Limmattal und vom Zürcher Unterland weisen zwar künftig eine direkte Verbindung nach Stettbach auf, benutzen aber mit zeitlichem Vorteil die Tramverbindung ab Zürich HB.

Zu Frage 5:

Die geplante Talstation der Seilbahn hätte einen guten Anschluss an die S-Bahn. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Seilbahn ebenfalls von Besucherinnen und Besuchern benutzt wird, die mit dem Auto anreisen. Im kantonalen Richtplaneintrag für die Seilbahn Stettbach-Zoo wird deshalb auf die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen in Stettbach hingewiesen. Grundsätzlich könnte der Besucherverkehr am wirksamsten über die Einschränkung des Parkplatzangebots im Gebiet der Talstation gesteuert werden. Die Standortgemeinde Dübendorf könnte die Qualität des Parkplatzangebotes über die kommunale Parkplatzverordnung mitbestimmen. Auch könnte eine Beurteilung der Parkplatzfrage Bestandteil einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Luftseilbahn sein.

Zu Frage 6:

Das Bundesamt für Verkehr ist für die Plangenehmigung zuständig. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass die Seilbahn einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müsste. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass der Einbettung der Anlage ins Landschaftsbild genügend Rechnung getragen wird und keine weitergehenden Auflagen nötig sind.

Zu Frage 7:

Der ZVV bereitet zurzeit die Einführung von neuen Ticket-Automaten mit Touchscreen und grösserem Ticketsortiment vor. Mit den neuen Automaten wird es möglich werden, ein Kombiticket für eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einschliesslich Zooeintritt ins Sortiment aufzunehmen. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme kann wegen Verzögerungen beim Systemlieferanten noch nicht genau bestimmt werden.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die Antwort der Regierung erstaunt. Da wird ein wachsendes Problem heruntergespielt, nämlich die Erschliessung der grössten Schweizer Freizeitstätte, die trotz der ungünstigen Lage weiter wächst und ohne Zweifel immer mehr Besucherströme anziehen wird. Da wird eine Chance mit einem zukunfts-trächtigen Verkehrsträger nicht erkannt oder sogar in ein ungünstiges Licht gestellt. Ich bringe ein Beispiel: Reisende vom Limmattal würden mit zeitlichem Vorteil die Tramverbindung nach Zürich Hauptbahnhof benützen, schreibt die Regierung, als ob es keine S12 nach Stettbach gäbe. Im Limmattal gibt es garantiert keine Zoobesuchende, die es dereinst vorziehen, die S12 im Bahnhof Museumsstrasse zu ver-

lassen, zwei Treppen hinauf bis zur Bahnhofstrasse zu bewältigen, eventuell sogar mit Kinderwagen, dann bis zum Zoo in einem unattraktiven Tram zu stehen und noch 300 Meter bis zum Zoeeingang zu gehen, wenn möglich im Regen. Kurz: Die Regierung will die Seilbahn einfach nicht, trotz Richtplaneintrag und obwohl der Staatshaushalt nicht tangiert würde. Die Regierung legt die Hände in den Schoss und wartet, hofft vielleicht auf Dübendorfer Widerstand. Ich kann mir diese Passivität nur mit einer gewissen Befürchtung erklären, ein Kombiticket könnte sich für den ZVV ungünstig auswirken.

Die CVP hat sich damals gegen die Tramverlängerung ausgesprochen und musste sich den Vorwurf gefallen lassen, sie würde den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stoppen, besser gesagt «stoppern» (*Paul Stopper, Mitinitiant der Volksinitiative für die Tramverlängerung*). Wir haben aber Alternativen, auch kurzfristige Alternativen aufgezeigt. Die Regierung schiebt den Schwarzpeter bei der Parkraumbewirtschaftung nun aber der Stadt Zürich zu und bei der Information soll ausschliesslich der Zoo handeln.

Langfristig die beste Alternative zu einer Tramverlängerung oder zu einem Shuttle-Betrieb ist einzig die Seilbahn, und dafür braucht es den Einsatz aller Beteiligten, also auch jener des Kantons, auch jener der Stadt Dübendorf. Die Regierung muss da umdenken. Der ungünstige Standort des Zoos kann schon längst nicht mehr geändert werden, nur noch die Erschliessung kann verbessert werden. Ich verstehe die Bedenken Dübendorfs. Eine Zooseilbahn darf auf keinen Fall mehr Zielverkehr vom MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) nach Stettbach auslösen. Flankierende Massnahmen in Form eines Parkplatzplafonds, einer restriktiven Parkplatzbewirtschaftung, zusammen mit einer optimalen Information, können aber bewirken, dass auch der Weg nach Stettbach mit dem Zug zurückgelegt wird. Das hängt unter anderem von einem attraktiven Kombiticket ab: Bahnfahrt, Seilbahn und Zooeintritt. Und das sei unmissverständlich festgehalten, Betriebskosten der Seilbahn sollen nicht dem ZVV aufgebürdet werden. Die Seilbahn soll keine Unternehmung des ZVV werden wie zum Beispiel die Zürichseeschiffahrt.

Bei den Investitionen sehe ich durchaus einen einmaligen Beitrag aus dem Lotteriefonds, der mindestens so gerechtfertigt wäre wie die alljährlichen Betriebsbeiträge an den Zoo. Eine Zoo-Taste an allen Stationen sollte schon bald überhaupt kein technisches Problem mehr darstellen. Der Zürcher Zoo gehört zu den innovativsten und attraktivsten Zoos Europas, ja der Welt. Die Zooplanung beweist, dass die Attrak-

tivität weiter erhöht wird. Der Zoo ist ein wichtiger Standortvorteil für Zürich und wird als solcher noch bedeutender werden. Und dann möchte ich – in Klammern – beifügen: Ein Standortvorteil wäre er auch für Winterthur. Winterthur hat noch kaum realisiert, dass man mit der S12 in elf Minuten in Stettbach ist und mit der Seilbahn der-einst in 20 Minuten am Zooeingang. Nicht einmal im Freizeitbüro der Stadt wird er ja aufgeführt.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens des Bundes und im Rahmen eines kantonalen Gestaltungsplans ist eine positive Haltung der Regierung zur Zooseilbahn nötig, wenn Verzögerungen vermieden werden wollen. Ich bitte die Regierung dringend, ihre ablehnende Haltung zu revidieren und die Chancen dieses innovativen Projektes Zooseilbahn als Verkehrsträger der Zukunft zu erkennen. In immer mehr Weltstädten mit Hügeln wird die Seilbahn als attraktives Verkehrsmittel entdeckt.

In einem Punkt sollte die Regierung allerdings in eigener Kompetenz erhöhte, sehr hohe Auflagen machen: bei der Gestaltung nämlich. Das landschaftlich empfindliche Gebiet erträgt keine Seilbahn ab Stange, schlimmstenfalls mit Kabinen als knallige Werbeträger. Bei der Zooseilbahn ist nur beste Gestaltung, bestes Design gut genug. Dies wäre eine Aufgabe zum Beispiel für die Zürcher Hochschule der Künste, die vermehrten Praxisbezug braucht.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Unsere Interpellation an den Regierungsrat zielte darauf ab, dass die Realisation der Zooseilbahn politisch gefördert wird. Die einzelnen Fragen wurden auch explizit darauf ausgerichtet. Ich bin aber der Meinung, dass die Antworten zum Teil ziemlich ausweichend und nicht sachbezogen sind. Tatsache ist aber, dass der Zürcher Kantonsrat mit dem Eintrag in den Verkehrsrichtplan die planerische Grundlage für die Zooseilbahn geschaffen hat. Der kantonale Gestaltungsplan soll noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Das Plangenehmigungsverfahren beim Bund läuft planmässig. Alle Betroffenen haben die Möglichkeit, sich im Rahmen dieses Verfahrens einzubringen. Wir haben hier einen ausgewiesenen Handlungsbedarf. Wir haben eine unhaltbare Verkehrssituation an Spitzentagen in der Umgebung des Zoos. Der Anteil der ÖV-Benutzer muss gesteigert werden. Heute sind es bereits vier von zehn, die mit dem ÖV kommen. Die ÖV-Förderung muss an allen Fronten passieren. Heute gibt es nur eine Flickwerkklösung – Bus, Shuttle et cetera.

Für die Hauptzielgruppe Familie sind nun mal Tram und Bus suboptimal. Darum weichen sie auch auf den motorisierten Individualverkehr aus.

Darum braucht es eine neue, leistungsfähige und attraktive ÖV-Achse. Und die heisst nun mal: In sieben Minuten von Stettbach zum Zoo. Stettbach ist nun mal der ÖV-Knoten mit S-Bahn, Glattalbahn, Tram und Bus. Man kann hier direkt in die Seilbahn umsteigen, und zwar kinderwagen- und rollstuhlgerecht. Man erlebt dann eine kurze erlebnisreiche Fahrt direkt in den Zoo. Für die meisten Besucher ergibt es sogar eine Zeitersparnis von zehn bis 40 Minuten pro Weg. Ferner ist man flexibel durch die bedarfsgerechte Möglichkeit, die Anzahl der Gondeln der Nachfrage anzupassen. Wir brauchen also keine teure Lösung vom Piktettdienst durch Tram und Bus. Die Seilbahn stinkt auch nicht. Sie macht keinen Lärm und schont erst noch unsere Ressourcen. Ein Umweltbericht liegt natürlich vor. Die Seilbahn nimmt grösstmögliche Rücksicht auf das Naherholungsgebiet und den Naturschutz und hat eine minimale Landbeanspruchung. Das Beste an der Sache aber ist: Der Kanton hat kein finanzielles Risiko. Die Seilbahn ist ein privates Projekt und wird privat finanziert. Sogar im Zusammenhang mit dem ZVV, haben wir gehört, ist eine Zoo-Taste in Aussicht gestellt.

Nehmen wir also die Chance an. Seilbahnen gelten in Europa als ein ÖV-Mittel der Zukunft. In verschiedenen Ländern sind Projekte erfolgreich lanciert worden. Wir müssen die Zeichen der Zeit erkennen. Setzen wir auf die Zooseilbahn, ein Zeichen zum Standort des Zoos Zürich!

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Vor mir, aus Dübendorf, dem 13. Stadtkreis von Zürich, muss Willy Germann keine Angst haben. Ich unterstütze dieses Projekt, diese Seilbahn, weil Seilbahnen weltweit zunehmend auch in Stadträumen als öffentliche Verkehrsmittel anzutreffen sind, und zwar mit steigendem Erfolg; davon ist nicht nur Peter Vollmer, Direktor des VöV Schweiz (*Verband öffentlicher Verkehr*) und Seilbahnen Schweiz überzeugt. Als wir im Jahr 2006 diesen Richtplaneintrag vornahmen, argumentierte ich damit, der Zoo müsse optimal und von zwei Seiten mit öffentlichen Transportmitteln erschlossen sein, weil es nicht sinnvoll ist, alles über den Flaschenhals Hauptbahnhof zu erschliessen. In diesem Dezember wird der Bahnhof Stettbach eine der grössten ÖV-Drehscheiben im Kanton Zürich sein:

Drei S-Bahnlinien, die Stadtbahn, das Tram und Busse werden hier optimal miteinander verknüpft werden. Darum macht es Sinn, von hier aus den Zoo direkt mit einer Seilbahn zu erschliessen.

Nun braucht es natürlich Rahmenbedingungen, damit ein solches Transportmittel optimal genutzt und störende Einflüsse minimiert werden. Hauptargumente, die ich immer wieder höre, sind befürchteter Suchverkehr, die landschaftliche Einbettung, eine Übernutzung durch eine Eventbahn oder die mangelnde Auslastung ausserhalb der Spitzenzeiten.

Zur Verhinderung des Suchverkehrs rund um den Bahnhof Stettbach braucht es – nebst rigorosen flankierenden Massnahmen – eine Parkplatzbewirtschaftung, die diesen Namen verdient, ganz klar ein monetäres Engagement des Zoos und der öffentlichen Hand, also des Kantons und der Stadt Zürich. Ein Zooeintritt muss für ÖV-Benutzerinnen günstiger sein als für Automobilisten.

Und damit komme ich zur Auslastung der Seilbahn. Wenn es langfristig mehr sein soll als ein Zoozubringer, also ein städtisches Verkehrsmittel, das werktags auch von Pendlerinnen und Pendlern benützt wird, dann ist die Seilbahn bei Betriebsaufnahme in das ZVV-System aufzunehmen und zu integrieren und die Betriebszeit über die Zooöffnungszeiten auszudehnen. Und selbstverständlich muss die Stadt Zürich ihre Parkplätze im Zoo auf innerstädtisches Niveau anheben. Man kann natürlich darüber diskutieren, ob man Tagespauschalen anbieten soll, da habe ich kein Problem damit. Aber die Tarife sind jetzt ganz sicher zu tief. Damit muss der Zoo auch akzeptieren, dass er eine verkehrsintensive Grosseinrichtung ist, die nicht praktisch kostenlos erreicht werden kann.

Zur Beeinträchtigung der Landschaft so viel: Ja, leben wir jetzt im städtischen Raum, der durchaus sehr grün ist, oder in einem schützenswerten Naturpark? Vermutlich ist manche Seilbahn in der hehren Bergwelt landschaftlich schlechter integriert, als es die Zooseilbahn sein wird. Die Talstation in Stettbach hätte also nicht nur einen guten Anschluss, wie die Regierung schreibt, sondern sie hat ihn auch. Wir sollten die Chance nicht vergeben, eine Seilbahn ins urbane Umfeld zu integrieren, auch wenn wir dies politisch nicht mehr beeinflussen können. Die Planungsabläufe haben ihre eigenen Gesetze. Nächstens soll der kantonale Gestaltungsplan festgelegt werden, parallel dazu läuft, wie Willy Germann auch schon ausgeführt hat, das Plangenehmigungsverfahren des Bundes. Aber wir können dieses Projekt kon-

10140

struktiv begleiten, damit in ein paar Jahren ein noch ungewohntes öffentliches Transportmittel zwischen dem Glatttal und dem Quartier Fluntern verkehrt. Besten Dank.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Dübendorfer Stadtrat, der Dübendorfer Gemeinderat sowie die meisten Dübendorfer Parteien haben sich gegen die Umsetzung des Projektes der Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zürcher Zoo ausgesprochen. Das Projekt verfolgt zwei Stossrichtungen: Erstens dient die Luftseilbahn als zusätzlicher Spasseffekt für den Zürcher Zoo auf Kosten einer Nachbargemeinde. Und zweitens soll das Parkplatzproblem vom Zoo Zürich nach Dübendorf verlagert werden. Wir sind uns sehr wahrscheinlich einig, dass die geplante Seilbahn keinen zusätzlichen Nutzen für den allgemeinen öffentlichen Verkehr darstellt. Dazu passen die Betriebszeiten und auch die Haltestelle beim Zoo Zürich nicht ins Konzept. Wenn der Fussweg von der Tramhaltestelle bis zum Zooeingang für viele zu lange ist, wäre es der umgekehrte Weg von der Seilbahn-Haltestelle bis zur Tramhaltestelle auch. Die Seilbahn soll den Zoo attraktiver machen. Dass der Ortsteil Stettbach unter dem erhöhten Verkehrsaufkommen leiden würde, interessiert die Zooverantwortlichen herzlich wenig. Dass mehr Leute den öffentlichen Verkehr benutzen werden, um zum Zoo zu gelangen, wird nicht der Fall sein. Familien mit Kinderwagen und Gepäck werden auch dann mit dem Auto anreisen, wenn der Bahnhof Stettbach voll ausgebaut und an das Netz der Glattalbahn angeschlossen ist. Im Dübendorfer Weiler Stettbach wird es aber keinen zusätzlichen Parkraum geben. Die Stettbacher leiden jetzt schon an den wild parkierenden Fahrzeugen bei den Grossanlässen Street Parade und «Zürifäscht». Diese Situation würde durch eine Seilbahn untragbar verschärft. Auch die Intimsphäre der gleichen Anwohner wird durch diese Seilbahn verletzt. Zusätzlich zerstört die Seilbahn das Landschaftsbild und den Naherholungsraum von Dübendorf und Zürich Nord.

Es wurde von den Planern versprochen, dass die Luftseilbahn aus privaten finanziellen Mitteln gebaut und unterhalten würde. Dies glaubt wohl niemand, denn es ist absehbar, dass öffentliche Gelder für das Projekt eingesetzt werden, wenn nicht schon für den Bau, dann für den Betrieb dieser Luftseilbahn, der früher oder später dem ZVV angelastet wird. Aus diesen Gründen werden sich die Dübendorfer auch mit aller Kraft gegen dieses Spassobjekt auf Kosten von Dübendorfer Bürgern wehren.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Nachdem die Stimmberechtigten in aller Deutlichkeit eine Tramverlängerung zum Zoo abgelehnt ha-

ben, muss aus Sicht der EDU dem Seilbahnprojekt zum Zoo eine höhere Beachtung geschenkt werden. Die EDU begrüsst unter Bedingungen das Seilbahnprojekt und sieht in diesem Projekt durchaus eine Attraktivitätssteigerung für den Zoo sowie auch für die – das Seilbahnprojekt eher ablehnende – Gemeinde Dübendorf. Wir sind überzeugt, dass anhand einer UVP (*Umweltverträglichkeitsprüfung*) dieses Projekt umweltverträglich realisiert werden kann. Die Seilbahn muss aber privatwirtschaftlich betrieben und finanziert werden, das heisst, ohne Finanzhilfe des Kantons. Der ZVV ist zwingend in die Planung miteinzubeziehen, die Benützung des ÖV muss die attraktivste Zubringerlösung darstellen.

Regine Sauter (FDP, Zürich): Lassen Sie mich ein paar Worte sagen aus der Sicht einer Bewohnerin jenes Quartiers, in dem sich der Zoo befindet. Wir sind, das kann ich mit Fug und Recht sagen, stolz auf diesen Zoo. Er ist eine Erfolgsgeschichte, er macht die Stadt Zürich, aber auch den ganzen Kanton Zürich attraktiv. Nun wird aber der Zoo langsam Opfer seines Erfolgs. Dies stellen wir jeweils fest, wenn sich am Wochenende Verkehrsströme oder Verkehrschaos in die umliegenden Quartiere ergiesst. Vor diesem Hintergrund erachte ich die Antwort des Regierungsrates als mutlos, auch lustlos. Er erweckt den Anschein, dass hier eine gewisse Gleichgültigkeit vorherrscht oder dass zumindest das Problem nicht erkannt wird. Wenn auf Massnahmen verwiesen wird, die bereits ergriffen würden, dann kann man nur sagen: Diese greifen nicht, das stellen wir fest. Beispielsweise der Shuttle-Bus, der auf dem Irchel eingerichtet wurde, scheint nicht genutzt zu werden. Und auch der relativ hilflose Versuch der Stadt Zürich, nun die Parkplätze horrend zu verteuern, wird wohl nicht das erwünschte Ergebnis bringen.

Vor diesem Hintergrund ist das Projekt der Seilbahn sicher ein wegweisendes und auch eines, das es zu unterstützen gilt. Und der Kantonsrat hat deutlich gemacht, dass er dieses Projekt will. Er hat dies mit dem Richtplaneintrag deutlich gemacht und es wäre zu hoffen oder es wäre wünschbar, dass hier auch der Regierungsrat diesem Projekt den entsprechenden politischen Sukkurs gibt, das im Übrigen, das muss hier auch mal wieder gesagt werden, eines ist, dass auf privatem Engagement beruht, das nämlich der Zoo so lanciert hat. In diesem Sinne wünsche ich mir, dass wir hier als Kanton etwas vorantreiben, was auch zum Nutzen des ganzen Kantons ist. Ich danke Ihnen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Der Kantonsrat hat mit der Planfestsetzung nichts beschlossen, aber er hat immerhin ein Signal gesetzt, dass das Anliegen prüfenswert ist. Und er hat ebenfalls gesagt, dass die Erschliessung des Zoos von allen Seiten her Sinn macht. Hätte er das nicht gesagt, hätte er keiner Planfestsetzung zustimmen dürfen. In diesem Sinne können wir davon ausgehen, dass auch dieser Rat eigentlich wünscht, dass die Regierung und der ZVV innovativ sind und dass sie das Anliegen einer Erschliessung von allen Seiten her auch kreativ prüfen würden. Das ist leider nicht so. Darum ist diese Interpellation wichtig, weil sie einmal mehr den Denkanstoss gibt. Und vielleicht sind die Regierung und der ZVV dann in der Lage, später trotzdem noch einmal über die Bücher zu gehen. Die Seilbahn ist und bleibt eine Attraktion, wenn sie gebaut wird. Und sie wird mithelfen, dass einige oder viele Besucher auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, wenn sie in den Zoo möchten, vor allem aus der Region Winterthur, das ist bereits gesagt worden.

Die Finanzierung ist privat gesichert, das ist erfreulich. Der Nachweis für die Betriebskosten allerdings ist immerhin mit einem Fragezeichen verbunden, das will ich gar nicht bestreiten. Aber das ist genau zu prüfen. Wir gehen davon aus, dass eine der wesentlichen Grundlagen, damit die Betriebsrechnung ausgeglichen sein kann, ist, dass diese Bahn im ZVV integriert wird und lösbar wird für jeden, der aus dem Kanton Zürich dorthin fahren möchte.

In diesem Sinne bin ich froh, dass die Interpellation einmal mehr zum Denken anstösst und danke für die offene Prüfung dieses Anliegens, das wir selbstverständlich unterstützen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Kollega Peter Anderegg hat die notwendigen flankierenden Massnahmen aufgezählt, die aus diesem Projekt ein ÖV-Projekt machen würden. Gestatten Sie mir aber auch als Vertreter der gleichen Region, die Chancen, dass daraus wirklich ein ÖV-Projekt wird, etwas kritischer zu beurteilen.

Ich glaube, die Seilbahn hat ein grosses Potenzial, eben nicht als ÖV-Projekt zu enden, sondern zu einem MIV-Projekt zu werden und auch ein bisschen zu einem Disneyland-Projekt, also nicht zu einem umweltfreundlichen Zubringer, sondern zu einer Attraktion für sich selber. Im Kanton Zürich gibt es ja nicht gerade haufenweise Seilbahnen. Dass die Kritik an diesem potenziellen MIV-Projekt ausgerechnet von

der SVP her kommt, ist erstaunlich. Kollega Orlando Wyss ist aber natürlich auch Vertreter der direktbetroffenen Stadt Dübendorf. Ich möchte dann die SVP gerne wieder einmal hören, wenn sie sich für das Landschaftsbild einsetzt. Und ich möchte sie gerne wieder einmal hören, wenn sie sich für eine Parkplatzbewirtschaftung einsetzt. Diese ist nämlich nicht so einfach, wie man sich das vielleicht vorstellt. Denken Sie daran, ab dem 13. Dezember 2010 ist das Glattzentrum mit seinen 4600 Gratisparkplätzen nur fünf Minuten von der potenziellen Talstation der Zooseilbahn entfernt. Und es besteht natürlich die ganz grosse Gefahr, dass am Sonntag, also an den Spitzentagen des Zoos, Kreti und Pleti in unsere Gemeinde fährt, dort den Gratisparkplatz belegt und dann mit der Glattalbahn zum Zoo fährt. Als Verwaltungsrat der Glattalbahn freut mich das an sich, aber ich hätte die Leute natürlich lieber, wenn sie auch für den Rest ihres Weges den ÖV benutzen würden.

Wenn man alle diese Gesichtspunkte berücksichtigt, dann schwinden die Chancen, dass aus diesem Projekt wirklich ein grosser Umsteigefaktor resultiert, dass also Leute ihr Auto zu Hause lassen, um die vielleicht 17 Franken Parkgebühren in Zürich zu sparen und den ganzen Weg mit dem ÖV via Stettbach und Seilbahn unter die Füsse nehmen.

Die kritische Grundhaltung, wie sie der Regierungsrat äussert, mutet auch für mich ein bisschen passiv an. Dass sie aber eine kritische Grundhaltung hat gegenüber diesem Seilbahnprojekt, das freut mich. Und ich ermuntere Regierungsrätin Rita Fuhrer, bei dieser kritischen Grundhaltung zu bleiben, sie an den Nachfolger zu übergeben und in Bezug auf die Parkplatzbewirtschaftung und das Landschaftsbild ebenso aktiv zu wirken, wie es der SVP-Vertreter Orlando Wyss soeben versprochen hat.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Zoo ist heute mit den Tramlinien der Verkehrsbetriebe Zoo (*Heiterkeit*) – der Verkehrsbetriebe Zürich natürlich – entsprechend der kantonalen Angebotsverordnung genügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Auch bei steigender Nachfrage können die VBZ auf den Tramlinien zum Zoo mittels Taktverdichtungen an Spitzentagen genügend Kapazitäten anbieten; das einmal technisch. Aus planerischer Sicht drängt sich auch bei weiter steigenden Besucherzahlen also keine Ergänzung des bestehenden Angebotes mit einer zusätzlichen Luftseilbahn ab Stettbach auf. Die

Benutzung des ÖV wird zudem mit dem Einsatz der 100 Prozent niederflurigen Cobra-Trams am Wochenende einfacher.

Der Regierungsrat beurteilt das Projekt der Luftseilbahn zum Zoo als positives und kreatives Anliegen der Zoodirektion und der Stadt Zürich. Diese verfolgen mit dem Projekt eine mittelfristige Entschärfung der Erschliessungssituation um den Zoo und natürlich auch eine Komfortverbesserung für die mit dem ÖV anreisenden Zoobesucher. Die Luftseilbahn ist aber eine isolierte Massnahme zur verbesserten Erschliessung des Zoos. Sie liegt daher nicht in der Priorität des ZVV. Investitionen und Betriebskosten müssen vom Zoo selbst oder von einer Trägerschaft finanziert werden. Der ZVV bietet aber Hand beispielsweise beim Ticketing, bei der Information gegenüber den Kunden und Ähnlichem.

Das Vorhaben muss durch den Bund entsprechend der Seilbahngesetzgebung bewilligt werden. Das Verfahren ist derzeit im Gang und beinhaltet eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Als Grundlage für die Baubewilligung dient zudem der gleichzeitig zum Projekt öffentlich aufgelegte kantonale Gestaltungsplan für die Seilbahn Stettbach–Zoo. Mit diesem Mittel kann sichergestellt werden, dass das Vorhaben entsprechend der heutigen Umweltschutzgesetzgebung geplant und dann realisiert wird. Es tut mir leid, aber derzeit muss der ZVV ein mächtiges Sparpaket verkraften und beim Sanierungsprogramm 10 wird er auch nicht verschont werden. Es gibt dringendere Kapazitätsengpässe als diesen im Kanton und selbst dafür fehlen uns derzeit die Mittel. Ich bitte Sie also, Verständnis zu haben für den Entscheid des Regierungsrates, auch um andere, wirklich dringendere Projekte des öffentlichen Verkehrs verwirklichen zu können. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Rücktritt aus dem Verwaltungsrat der EKZ von Rodolfo Keller

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben: «In diesem Jahr erreiche ich die gegebene Alterslimite und möchte deshalb meinen Rücktritt auf Ende April einreichen. Ich danke für das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit im Verwaltungsrat während einer bewegten Zeit. Das Unternehmen hat sich aus meiner Sicht gut entwickelt und ist bereit für die kommenden Herausforderungen und anspruchsvollen Aufgaben im Energiebereich.

Ich wünsche dem Unternehmen und seinen engagierten Mitarbeitenden eine gute, erfolgreiche Zukunft.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen, Rodolfo Keller.»

Rücktritt aus dem Verwaltungsrat der EKZ von Johann Jucker

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben: «Am 5. Juli 1999 wählte mich der Zürcher Kantonsrat in den Verwaltungsrat der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich. 2007 habe ich mich einer Wiederwahl in den Kantonsrat nicht mehr gestellt. Bald werde ich 70 Jahre alt. Somit erreiche ich die gesetzte Altersgrenze und trete aus diesem Grund auf den 30. Juni 2010 aus dem Verwaltungsrat der EKZ zurück.

Gerne nahm ich damals die Herausforderung wahr, bei einer gesunden, professionell und gut geführten Unternehmung mitzuwirken. In den letzten zehn Jahren mussten nebst den allgemeinen Aufgaben verschiedene Änderungen und Anpassungen im Bereich Energie, insbesondere elektrischer Strom und dessen Verteilung behandelt werden und in die Unternehmung einfließen. Ich hatte Gelegenheit, ähnliche Stromverteilungsbetriebe und interessante Stromerzeugeranlagen vor Ort in Betrieb, als Entscheidungshilfe, zu besichtigen. An vorderster Front durfte ich mithelfen, Entscheide zugunsten unserer Wirtschaft und zum Wohle unserer Gesellschaft im Kanton Zürich zu fällen.

Gestatten Sie mir bitte noch eine ganz persönliche Bemerkung. Es ist mir bekannt, dass EKZ- und ZKB-Verwaltungsräte nicht aktiv im Zürcher Kantonsrat mitmachen sollten. Aus meiner Sicht ist es jedoch sinnvoll, wenn im 15-köpfigen Verwaltungsrat der EKZ noch zwei bis vier Personen den direkten Kontakt mit dem Wahlgremium, dem Par-

lament, haben und somit die Wünsche und Bedürfnisse der Politik aus erster Hand kennen.

Der SVP-Fraktion danke ich für meine Nomination in das interessante Gremium EKZ. Merci an die Wahlbehörde für meine damalige Wahl in den EKZ-Verwaltungsrat. Dem Unternehmen EKZ wünsche ich weiterhin viel Erfolg in allen Bereichen. Danken möchte ich auch meiner Verwaltungsratskollegin und meinen Kollegen sowie der Geschäftsleitung der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich für die loyale, sehr schöne Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen, Johann Jucker.»

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die EKZ-Verwaltungsräte Rodolfo Keller und Johann Jucker ersuchen um vorzeitigen Rücktritt. Gestützt auf Paragraph 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über diese Rücktrittsgesuche zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit diesen Rücktritten einverstanden sind. Das ist der Fall.

Die Rücktritte per 30. April 2010 für Rodolfo Keller beziehungsweise per 30. Juni 2010 für Johann Jucker sind genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Geburtstagsgratulationen

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Bevor wir zur heutigen Bilanz des Tages kommen, möchte ich es nicht verpassen, Theo Toggweiler zu seinem heutigen Geburtstag zu gratulieren. Ich wünsche ihm alles Gute. (*Applaus.*)

Soeben erfahre ich, dass wir nochmals einen, nein, zwei Geburtstage haben. Wer alles? Dann bitte eine Liste! (*Heiterkeit*). Karin Maeder und Hedi Strahm, auch sie haben heute Geburtstag. (*Applaus.*) Normalerweise gibt das einen Apéro – bei drei Geburtstagstagen!

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Untersuchung von Milchproben**
Postulat Urs Hans (*Grüne, Turbenthal*)
- **Konstruktives Referendum**
Parlamentarische Initiative Ruedi Lais (*SP, Wallisellen*)
- **Fehlender Veloweg Hagenbuch/Egghof (ZH) Adorf (TG), bzw. Egghof–Unterführung Elgg**

10148

Anfrage *Thomas Ziegler (EVP, Elgg)*

– **Salzmangel**

Anfrage *John Appenzeller (SVP, Stallikon)*

– **Benutzung von Weidenetzen (sogenannte Flexinets) ausserhalb der Vegetationszeit**

Anfrage *Max Homberger (Grüne, Wetzikon)*

– **1000 zusätzliche Flugbewegungen während des Weltwirtschaftsforums (WEF)**

Anfrage *Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*

– **Webmaschinen-Museum Neuthal**

Anfrage *Ruedi Menzi (SVP, Rüti)*

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 8. Februar 2010

Die Protokollführerin:

Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 15. Februar 2010.