


161. Sitzung, Montag, 29. März 2010, 8.15 Uhr

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

- Antworten auf Anfragen *Seite 10636*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 10636*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 10636*
- Aufhebung eines Kantonsratsbeschlusses..... *Seite 10637*

2. Verwertung eingezogener Gegenstände am Flughafen Zürich

Postulat von Roland Munz (SP, Zürich), Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) und Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti) vom 16. November 2009
 KR-Nr. [350/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 10637*

3. Wasserqualität im Kanton Zürich

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Françoise Okopnik (Grüne, Zürich) vom 23. November 2009
 KR-Nr. [367/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 10638*

4. Schulgeldzahlungen für Kunst- und Sportschulen

Motion von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus Späth (SP, Feuerthalen) vom 30. November 2009
 KR-Nr. [375/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 10638*

5. Schulgeldzahlungen gestützt auf das Regionale Schulabkommen (RSA)

Postulat von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus Späth (SP, Feuerthalen) vom 30. November 2009
 KR-Nr. 376/2009, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung Seite 10639

6. Information der Mietenden über die Auszahlung von Fördergeldern

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich), Yves de Mestral (SP, Zürich) und Lisette Müller (EVP, Knonau) vom 30. November 2009
 KR-Nr. 377/2009, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung Seite 10639

7. Mehr Aus- und Weiterbildungen unterstützen (Stipendienreform III)

Motion von Lorenz Schmid (CVP, Männedorf), Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 14. Dezember 2009
 KR-Nr. 388/2009, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung Seite 10640

8. Aus- und Weiterbildungsoffensive (Stipendienreform IV)

Postulat von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Lorenz Schmid (CVP, Männedorf) vom 14. Dezember 2009
 KR-Nr. 389/2009, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung Seite 10640

9. Validierung von Bildungsleistungen auf Tertiärstufe B im Gesundheitsbereich

Postulat von Susanna Rusca Speck (SP; Zürich), Ruth Frei (SVP, Gibswil) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 14. Dezember 2009
 KR-Nr. 391/2009, Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung Seite 10641

10. Neue Beitragsfinanzierungsmodelle für die Hochschulen – Neuordnung der Studienfinanzierung mit einer stärkeren Beteiligung der Studierenden

Postulat von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 15. Dezember 2009
KR-Nr. 395/2009, Entgegennahme, keine materielle Behandlung.....

Seite 10641

11. Richtlinien für Schülerinnen und Schüler aus anderen Religionen und Kulturen

Postulat von Ruth Kleiber (EVP, Winterthur) und Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) vom 4. Januar 2010
KR-Nr. 3/2010, Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Seite 10642

12. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur»

(Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 26. Januar 2010

4612a..... Seite 10642

Verschiedenes

- Begrüssung von Gästen auf der Tribüne..... Seite 10666
- Rücktrittserklärung
 - Rücktritt aus dem Kantonsrat von Ueli Annen, Illnau-Effretikon..... Seite 10681

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das heutige Geschäft Traktandum Nummer 42 (297b/2006), wie beschlossen, im schriftlichen Verfahren behandelt wird. Auf der Traktandenliste fehlt der entsprechende Hinweis.

Das Wort zur Geschäftsliste 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 drei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 14/2010, Definition von «Kleinläden»
Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)
- KR-Nr. 17/2010, Kürzung der Subventionen für das Opernhaus
Heinz Kyburz (EDU, Männedorf)
- KR-Nr. 18/2010, Amtliche Qualitätsbescheinigung für Betriebe, die direkt Lebensmittel an Konsumentinnen und Konsumenten abgeben
Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

- **Energiegesetz**
Vorlage [4667](#)

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Schaffung einer Meldestelle für Impfschäden und Schadenersatz gemäss Vollkostenrechnung**
Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 34/2009, Vorlage [4648](#)

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

- **Volksinitiative «Ja zur Mundart im Kindergarten»**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage [4669](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 160. Sitzung vom 22. März 2010, 8.15 Uhr

Aufhebung eines Kantonsratsbeschlusses

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich habe noch eine Mitteilung zu machen, sie betrifft die Aufhebung des Kantonsratsbeschlusses vom 22. Juni 2009.

Wie Sie der Tagespresse entnehmen konnten, hat das Bundesgericht den Beschluss des Kantonsrates vom 22. Juni 2009 zur Vorlage [4574a](#), Bewilligung eines Beitrags für den Erweiterungsbau des Schweizerischen Landesmuseums Zürich aus dem Lotteriefonds, aufgehoben. Die frühere Lehre ist davon ausgegangen, dass die Bestimmungen über die Finanzkompetenzen des Volkes bei der Verwendung von Lotteriegeldern nicht zur Anwendung kommen. Lotteriererträge würden nicht in das Finanzvermögen der Kantone fallen, sondern seien als zweckgebundenes Sondervermögen zu behandeln.

Das Bundesgericht ist in seinem Urteil der neueren Lehre gefolgt. Diese geht davon aus, dass bei der Verwendung von Lotteriegeldern ein so grosser Spielraum bestehe, dass keine gebundene Ausgabe vorliege. Eine neue Ausgabe von mehr als 6 Millionen Franken ist darum dem Ausgabenreferendum zu unterstellen. Die Geschäftsleitung wird mit dem Regierungsrat das weitere Vorgehen in dieser Sache abstimmen.

2. Verwertung eingezogener Gegenstände am Flughafen Zürich

Postulat von Roland Munz (SP, Zürich), Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) und Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti) vom 16. November 2009

KR-Nr. [350/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 350/2009 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Wasserqualität im Kanton Zürich

10638

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Françoise Okopnik (Grüne, Zürich) vom 23. November 2009

KR-Nr. [367/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist der Fall.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Schulgeldzahlungen für Kunst- und Sportschulen

Motion von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus Späth (SP, Feuerthalen) vom 30. November 2009

KR-Nr. [375/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist der Fall.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Wir verlangen Diskussion.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Peter Preisig verlangt Nichtüberweisung. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Schulgeldzahlungen gestützt auf das Regionale Schulabkommen (RSA)

Postulat von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Markus Späth (SP, Feuerthalen) vom 30. November 2009

KR-Nr. [376/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es wird ein anderer Antrag gestellt.

Walter Isliker (SVP, Zürich): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Es ist Ablehnung des Postulates beantragt. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Information der Mietenden über die Auszahlung von Fördergeldern

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich), Yves de Mestral (SP, Zürich) und Lisette Müller (EVP, Knonau) vom 30. November 2009

KR-Nr. [377/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Hans Egloff (Aesch b. Birmensdorf): Ich verlange Diskussion und beantrage Ablehnung des Postulates.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Es ist Ablehnung beantragt durch Hans Egloff. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Mehr Aus- und Weiterbildung unterstützen (Stipendienreform III)

10640

Motion von Lorenz Schmid (CVP, Männedorf), Susanna Rusca Speck (SP, Zürich) und Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil) vom 14. Dezember 2009

KR-Nr. [388/2009](#), Entgegennahme als Postulat, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist der Erstunterzeichner mit der Umwandlung einverstanden?

Lorenz Schmid (CVP, Männedorf): Wir sind bereit, dies als Postulat weiterlaufen zu lassen.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Erstunterzeichner ist mit der Umwandlung einverstanden. Wird ein Antrag auf Ablehnung gestellt? Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 388/2009 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Aus- und Weiterbildungsoffensive (Stipendienreform IV)

Postulat von Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Lorenz Schmid (CVP, Männedorf) vom 14. Dezember 2009

KR-Nr. [389/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 389/2009 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Validierung von Bildungsleistungen auf Tertiärstufe B im Gesundheitsbereich

Postulat von Susanna Rusca Speck (SP, Zürich), Ruth Frei (SVP, Gibswil) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt) vom 14. Dezember 2009

KR-Nr. [391/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 391/2009 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Neue Beitragsfinanzierungsmodelle für die Hochschulen – Neuordnung der Studienfinanzierung mit einer stärkeren Beteiligung der Studierenden

Postulat von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) und Thomas Maier (GLP, Dübendorf) vom 15. Dezember 2009

KR-Nr. [395/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 395/2009 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

11. Richtlinien für Schülerinnen und Schüler aus anderen Religionen und Kulturen

Postulat von Ruth Kleiber (EVP, Winterthur) und Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil) vom 4. Januar 2010

KR-Nr. [3/2010](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt?

Das ist nicht der Fall.

Das Postulat 3/2010 ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

12. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 26. Januar 2010 [4612a](#)

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Wir führen zuerst eine Grundsatzdebatte. Bei Zustimmung zum zweiten Minderheitsantrag untersteht Ziffer römisch I der Ausgabenbremse.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU hat ihre Beratungen zur Vorlage am 26. Januar 2010 abgeschlossen. Die Meinungen waren gemacht, die Vorlage war verschickt. Und ja, ich war mir schon seit zwei Wochen im Klaren, was ich Ihnen als Präsident der vorberatenden Kommission in etwa berichten werde. Ich bin dann zum Schluss gekommen, dass gar keine grossen Anpassungen nötig sein werden, denn die Sache hat sich genau gesehen nicht verdunkelt, sondern eigentlich eher geklärt. Was ist geschehen?

Letzte Woche ist – zumindest in einer Vorinformation – herausgekommen, dass der Bund den stark überlasteten Bahnkorridor Winterthur–Zürich im Rahmen des Programms Bahn 2030 entlasten will, und

zwar genau so, wie das die Initiative will: mit vier Geleisen. Mit anderen Worten: Wer tatsächlich zur Lösung dieses Verkehrsproblems vier Geleise will, braucht diese Initiative nicht. Die vier Geleise bekommen wir so oder so – gratis und franko für den Kanton Zürich, «Lieferung frei Haus» sozusagen.

Wer die Initiative zur Annahme empfehlen will, plädiert allenfalls für einen «Expresszuschlag» zulasten des Kantons, damit es schneller geht. Der Bund hat sich aber in eben der nämlichen Vorinformation auch gegen «Expresszuschläge» in Form von Vorfinanzierungen ausgesprochen, gewünscht sei allenfalls eine Mitfinanzierung von Projekten. Die vier Geleise würden aber auch mit «Expresszuschlag für den Kanton Zürich» nicht früher geliefert. Sie können gar nicht früher geliefert werden, denn es wurde der Kommission aufgezeigt, dass innerhalb der geforderten Frist nicht einmal die Planung abgeschlossen werden kann.

Wenn wir die Initiative also ablehnen, so heisst das nicht, dass wir uns gegen eine Lösung des Verkehrsproblems aussprechen, ganz im Gegenteil: In der Kommunikation nach aussen muss klar werden, dass die Mehrheit der KEVU eine Lösung anstrebt, aber diese Initiative zumindest für überflüssig, ja sogar für kontraproduktiv hält. Höchst überflüssig ist die Initiative, weil es sie eben gar nicht braucht, um die vier Geleise innerhalb der überhaupt möglichen Frist zu bekommen, es sei denn, man bezahle gern für etwas, was man auch gratis haben könnte. Auf «kontraproduktiv» komme ich gleich noch zu sprechen.

Eine Minderheit der Kommission unterstützt die Initiative. Sie möchte ein Zeichen für Schienen im Kanton Zürich setzen und will aktiv etwas tun, um den Engpass zwischen Winterthur und Zürich rasch zu beheben.

Nun komme ich darauf, wieso die Mehrheit der Kommission die Initiative sogar für kontraproduktiv hält: Die Mehrheit der Kommission – und hier spreche ich explizit auch für einen Teil jener Minderheit, die für einen Gegenvorschlag plädiert – hält einen Brüttenertunnel für die dringend notwendige und vor allem gute Lösung. Der «Brüttener» wurde nicht umsonst eigentlich schon vor mehr als 20 Jahren unter dem Motto «Bahn 2000» vom Volk gutgeheissen. Die im kantonalen Richtplan als Variante 25a eingetragene Lösung ist die Bestvariante von SBB und ZVV: Sie spart Fahrzeit, sie ist zukunftsgerichtet und sie verfügt über die bessere Bewilligungsfähigkeit. Die SBB hat im Rah-

men einer Planungsstudie die Variante «oberirdischer Ausbau» bezüglich der Bewilligungsfähigkeit ernsthaft angezweifelt.

Und nun frage ich Sie im Namen der Kommissionsmehrheit:

Wieso um Himmels willen soll der Kanton Zürich die viel schlechtere Ausweichvariante 25c, vier rasselnde Geleise durch Effretikon – Lärmschutz sieht die Initiative zumindest in den Berechnungen nicht vor – favorisieren?

Wieso um Himmels willen soll der Kanton Zürich diese anerkannt schlechteste aller Lösungen auch noch mitfinanzieren? Der Bund steht rein rechtlich auch beim Brüttenertunnel in der alleinigen Zahlungspflicht. Bei vier rasselnden Geleisen durch Effretikon würde er das aber nicht nur rechtlich, sondern verstärkt auch noch moralisch sein. Mit diesen vier Geleisen sollte der Kanton Zürich zumindest als Zahler also einfach rein gar nichts zu tun bekommen.

Wieso um Himmels willen soll sich der Kanton Zürich durch die Annahme dieser Initiative die allseits anerkannte Bestlösung, den Brüttenertunnel, für die nächsten drei Generationen gleich mit einem unbeschränkten Ja zur an sich schlechtesten Lösung verwehren?

Den Spatz – die vier Geleise – werden wir so oder so gratis in die Hand gedrückt bekommen. Was ist nun mit der Taube auf dem Dach, dem Brüttenertunnel?

Da scheint eben der Zwischenbericht zu «Bahn 2030» von letzter Woche doch ein wenig entmutigend. Ein Brüttenertunnel ist da nicht vorgesehen, auch auf längere Zeit hinaus nicht. Das, obwohl er, wie gesagt, als Bestvariante gilt und es fraglich ist, ob die vier Geleise bewilligungsfähig sind. Aber das letzte Wort ist da noch nicht gesprochen, auch vom Bundesparlament nicht. Die KEVU hat die beiden Verkehrskommissionen des Bundes angeschrieben und um ein Einstehen für die bessere Lösung gebeten. Regierungsrätin Rita Fuhrer hat am letzten Dienstag mit einer Medienmitteilung in eindrücklicher Weise klar gemacht, dass die Regierung hinter der Lösung «Brüttenertunnel» steht. Herzlichen Dank!

Wir geben uns vorerst nicht mit dem Spatz in der Hand zufrieden. Seien wir zuversichtlich, dass wir die Taube mit vereinten Kräften doch noch vom Dach holen können! Im Namen der Kommissionsmehrheit empfehle ich Ihnen also, die Volksinitiative abzulehnen. Danke.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Wenn wir heute dieses Geschäft diskutieren, ist trotz unterschiedlicher Meinungen eines klar: Wir sind froh, dass der Bund den Handlungsbedarf beim Schienenausbau Zürich–Winterthur respektive Effretikon–Winterthur erkannt hat. Andererseits sind wir aber enttäuscht ob der Haltung des Bundes, den überlasteten Bahnkorridor im Bereich Effretikon–Winterthur auf der bestehenden Strecke auszubauen und nicht dem im Verkehrsrichtplan eingetragenen Brüttenertunnel den Vorzug zu geben. Die SVP hat eine klare Haltung in dieser Sache «Volksinitiative «Schienen für Zürich»»: Wir stellen uns hinter die Regierung in ihrem klaren Kurs, den Brüttenertunnel kurz- bis mittelfristig zu realisieren. Wir folgen damit konsequent der Haltung des Kantonsrates, der den Brüttenertunnel im Richtplan Verkehr eingetragen hat. Und ich erinnere daran, dass dieser Richtplan vom Bundesrat genehmigt wurde.

Wir lehnen die Volksinitiative «Schienen für Zürich» ganz klar aus diesem Grund ab. Mit dieser Volksinitiative wird nach Bekanntgabe des Medien-Communiqué ein völlig falsches Zeichen gesetzt. Wir signalisieren obendrein dem Bund, dass der Kanton Zürich bereit ist, in Sachen Schieneninfrastruktur Bundesaufgaben zu finanzieren. Während man beim Ausbau des bestehenden Trassees auf vier Spuren, wie es die Volksinitiative und nach neusten Verlautbarungen auch der Bund wollen, von einem viel kürzeren Realisierungshorizont als beim Brüttenertunnel ausgeht, finde ich die Aussage angesichts des möglichen Rechtsinstanzenwegs geradezu hypothetisch. Der Vierspurausbau der Strecke Effretikon–Winterthur nimmt keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung in den tangierten Siedlungsräumen entlang des Trassees. Mit der Tunnellösung könnte im Gegensatz dazu eine Emissionsentlastung herbeigeführt werden. Während wir im Flugverkehr um halbe Stunden feilschen, in denen Nachtruhe herrschen soll, spielt dies bei der Bahn offenbar keine Rolle. Bei der Eröffnung der Autobahn von Kriens-Horw vom 14. Mai 2004 erklärte unser oberster Verkehrsminister (*Bundesrat Moritz Leuenberger*) wörtlich, ich zitiere: «Geplant und gebaut wird nicht einzig nach wirtschaftlichen Kriterien. Wir achten beim Bauen auch auf die soziale Verträglichkeit und nehmen Rücksicht auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt.» Da frage ich mich, ob solche Aussagen aus so berufenem Mund einfach nur so dahergeredet sind und dies nur leere Lippenbekenntnisse sind, auf die keine Taten folgen.

Wir lehnen auch einen allfälligen Gegenvorschlag ab, der eigentlich nur darin bestehen kann, einen Projektierungskredit zum Brüttenertunnel

tunnel vorzufinanzieren. In dieser Sache gibt es nur eine Haltung, nämlich dem Bund unmissverständlich klarzumachen, dass eine nationale Schieneninfrastruktur auch aus den entsprechenden Töpfen bezahlt werden muss.

Lehnen Sie mit uns die Volksinitiative «Schienen für Zürich» und einen allfälligen Gegenvorschlag ab. Sie bestätigen damit die Haltung dieses Rates in der Verkehrsrichtplanabstimmung. Ich danke Ihnen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Geschätzte Bahnkundinnen und Bahnkunden, wenn wir heute hier drin über den Bahnausbau zwischen Zürich und Winterthur sprechen, dann können Sie sachlich und verkehrspolitisch argumentieren, aber auch ordnungs- und finanzpolitisch oder auch taktisch und strategisch. Aber eines ist gewiss – und das ist das Schöne an Volksinitiativen –, am Schluss entscheidet das Volk, die Stimmbevölkerung, also die Bahnkundinnen und Bahnkunden. Sie entscheiden, ob sie mehr Sitzplätze und so mehr Züge und so eben auch mehr Geleise wollen. Und mit dieser Initiative hier entscheiden sie ebenfalls, ob der Bahnausbau durch den Kanton Zürich möglichst schnell an die Hand genommen wird – und dies alles in Übereinstimmung mit dem Bund.

In der Diskussion um die Behebung eines der grössten Engpässe im Schweizer Eisenbahnnetz, nämlich zwischen Zürich und Winterthur – in dieser Einschätzung sind wir uns ja einig – hat das BAV (*Bundesamt für Verkehr*) ja letzte Woche eine klare Position bezogen. Das Bundesamt hat sich aufgrund der stetig anwachsenden Nachfrage klar für eine Erhöhung der Kapazität, aber auch für einen realistischen und kostenbewussten Bahnausbau ausgesprochen. Zwischen Zürich und Winterthur schlägt das BAV deshalb als notwendige Infrastrukturmassnahme eine Engpassbehebung durch den Ausbau entlang der bestehenden Strecke vor. Diese konzeptionelle Sichtweise der Bahnentwicklung orientiert sich in erster Linie an der Nachfrage der Bahnkundinnen und -kunden. Fragen nach der dafür notwendigen Infrastruktur sind nachgelagert, messen sich aber immer am besten Verhältnis von Kosten und Nutzen. Das ist nicht nur kostenbewusst, sondern das ist heute geradezu zwingend. Sie kennen die Unterhaltskosten, die der Bahn ins Haus stehen.

Mit diesen Vorgaben des Bundes ist es eigentlich nicht erstaunlich, dass der Bund in Übereinstimmung mit der vorliegenden VCS-Initiative (*Verkehrs-Club der Schweiz*) zum Schluss kommt, dass der

Bahnausbau mit einem zusätzlichen dritten und vierten Geleise im Abschnitt Effretikon bis «Tössmühle» Winterthur auf der bestehenden Strecke kostengünstiger ist als der Brüttenertunnel und die Initiative den Anforderungen der Zukunft und den Entwicklungsmöglichkeiten des Bahnnetzes, wie sie der Bund letzte Woche formuliert hat, vollauf genügt. Was wollen Sie mehr? Versuchen Sie mir das nachher zu erklären!

Nun zur finanzpolitischen Frage: Die Initiative verlangt einen Rahmenkredit von 520 Millionen Franken. Im Rahmenkredit sind einerseits 220 Millionen Franken dafür reserviert, wenn nötig, die im Rahmen der ersten Umsetzung von ZEB (*Konzept Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur*) durch den Bund geplanten und am 9. Juli 2009 rechtskräftig beschlossenen Bahnausbauten des Bundes zwischen Zürich – beim Hürlistein, bei Kloten, vor Effretikon – und am Südkopf des Bahnhofs Winterthur rechtzeitig fertigzustellen; rechtzeitig fertigstellen darum, weil es viel mehr Sinn macht, den letzten Engpass zwischen Effretikon und «Tössmühle» Winterthur, das eigentliche Nadelöhr, zu beseitigen, wenn die vorgelagerten, vor Effretikon liegenden ZEB-Bauprojekte des Bundes, eben beim Hürlistein und so weiter – Sie können das auf Seite 6 nachschauen – schon rechtzeitig ausgebaut sind. Dazu würden wir die Bauprojekte des Bundes, wenn nötig, um sie zeitlich etwas zu forcieren, vorläufig finanzieren. Sie wissen, diese Bauprojekte sind jetzt schon in Verzug. Sie sollten im Jahr 2015 fertiggestellt sein, es wird 2018. Aber die Vorfinanzierung ist zulässig, Sie können mir das glauben oder nicht. Für sachdienliche Auskünfte wenden Sie sich bitte an das Bundesamt für Verkehr, an den Leiter Politik; das gilt vor allem für den Stadtpräsidenten von Effretikon. Die Nummer ist: 031 322 57 80.

Sie sehen also, diese 220 Millionen Franken für die vorläufige Finanzierung kann man, muss man aber nicht ausschöpfen, wenn der Baufortlauf des Bundes zeitgerecht voranschreitet. Wir hoffen dies, dass der Zeitplan eingehalten werden kann, aber wir wissen es nicht. Mit den andern rund 300 Millionen Franken soll das eigentliche Ausbauprojekt der Bahn, nämlich der Abschnitt zwischen Effretikon und «Tössmühle» Winterthur mit einem dritten und vierten Geleise zu einer zusätzlichen Doppelspur gebaut werden, entlang der bestehenden Strecke, wie das der Bund verlangt. Diese 300 Millionen Franken vorerst zulasten des Kantons Zürich mindern sich um die Beiträge des Bundes.

Ist das realistisch? Ich meine: Ja. Man darf doch heute davon ausgehen, dass sich der Bund gemäss seiner Prioritätenliste, wenn er schon den Brüttenertunnel in Milliardenhöhe nicht bauen muss, wohl an der von ihm präferierten Streckenführung, wie sie hier vorliegt, finanziell beteiligen wird. Alles andere würde unseren Erfahrungen zuwiderlaufen. Denken Sie an die grosszügigen finanziellen Beiträge des Bundes, beim Tram Zürich West 75 Millionen Franken, bei der Glattalbahn 180 Millionen und in der Vergangenheit bei der Durchmesserlinie; Sie wissen, wir haben mit 580 Millionen 1,5 Milliarden Franken beim Bund ausgelöst, da haben Herr Jeker (*Alt-Regierungsrat Ruedi Jeker*) und Regierungsrätin Rita Fuhrer in der Verhandlung gute Arbeit geleistet. Haben Sie doch etwas Gottvertrauen in den Bund! Oder anders gesagt: 300 Millionen Franken sind es uns wert, notfalls auch aus kantonalen Mitteln, in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Bahnausbaus zu investieren, wenn so für täglich 100'000 Bahnkundinnen und Bahnkunden – so viele sind es heute auf dieser Strecke – mehr Geleise, mehr Züge und mehr Sitzplätze zu erhalten sind, und das möglichst schnell, lieber heute als übermorgen.

Sagen Sie Ja zum Bahnausbau! Ein Nein ist ein Nein zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und bringt Sie verkehrspolitisch auf die schiefe Bahn.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Die FDP-Fraktion lehnt die Volksinitiative «Schienen für Zürich» ohne Gegenvorschlag ab. Ziel der Volksinitiative ist die Bewilligung eines Rahmenkredites von 520 Millionen Franken für den integralen Ausbau der Bahnstrecke Hürlistein–Effretikon–Winterthur von heute zwei beziehungsweise drei Geleisen auf vier Geleise. Der Ausbau soll grundsätzlich durch den Kanton erfolgen.

Nun haben das Bundesamt für Verkehr und die SBB an einer Pressekonferenz vom letzten Dienstagmorgen über den aktuellen Stand von «Bahn 2030» erstmals informiert. Darin enthalten ist die notwendige Infrastrukturmassnahme zur Engpassbehebung Zürich–Winterthur durch den Ausbau entlang der bestehenden Strecke. Damit ist die Forderung der Initiative erfüllt und der Bund respektive die SBB werden die Kosten übernehmen.

Die FDP ist aber der Meinung, man solle eine zukunftsgerichtete Lösung bauen, was konkret heisst, weiterhin auf den Brüttenertunnel zu setzen und nicht entlang der kurvenreichen 150-jährigen Strecke wei-

tere zwei Geleise zu verlegen. Dies ist nämlich nicht mehr zeitgemäss. Ein Gegenvorschlag, der den Brüttenertunnel favorisiert, kann nur aufgrund einer Kostenbeteiligung durch den Kanton Zürich erfolgen. Da wir, wie wir heute Morgen bereits gehört haben, zurzeit einfach kein Geld haben, werden wir einem Gegenvorschlag auch nicht zustimmen. Die Regierung ist nun gefordert, die zuständigen Stellen solange zu bearbeiten, bis sie einsehen, dass der Brüttenertunnel die einzig richtige Lösung ist.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Letzte Woche hat der Frühling angefangen und wir hören die Vögel jeden Morgen auf den Bäumen zwitschern. Hier haben wir auch die Frage: Was wollen wir, den Spatz in der Hand oder die Taube auf dem Dach? Oder vielleicht müssen wir ganz andere Volieren eröffnen.

Um was geht es? Es geht um eine der wesentlichsten und wichtigsten Verkehrsadern im Kanton Zürich, aber auch eine der wesentlichsten und wichtigsten Verkehrsadern der Schweiz. Die Verbindung Zürich–Winterthur, allseits bekannt, hat ihre Kapazität erreicht. Und mit einer Steigerung in den nächsten zehn Jahren um etwa 60 Prozent ist sie mehr als am Anschlag. Es ist klar, es passieren viele Ausbauten. Ich denke hier an die vierte Teilergänzung. Ich denke hier an die ZEB-1-Beschlüsse. Aber das Wesentliche ist nicht erfüllt, nämlich eine durchgehende vierspurige Verbindung Zürich–Winterthur. Wieso brauchen wir vier Spuren? Wir brauchen eine Trennung zwischen Güter- und Personenverkehr. Wir brauchen eine Trennung zwischen Regionalverkehr und europäischem Verkehr, sprich HGV-Anschlüssen (*Hochgeschwindigkeitsverkehr*).

Wie wollen wir das bewerkstelligen? Die Initiative «Schienen für Zürich» nimmt dieses Anliegen auf, hat dieses Anliegen schon frühzeitig aufgenommen und sagt, für eine oberirdische, günstige, realistische, sichere, schnelle und gescheite Lösung solle gesorgt werden.

Mit folgenden fünf Argumenten will ich die Volksinitiative «Schienen für Zürich» erläutern:

Realistisch, weil sie etappierbar ist, weil sie planbar ist und weil sie überschaubar ist.

Ökonomisch, weil wir gesehen haben, dass die Kosten von Tiefbauprojekten durch Tunnelbauten sehr schnell viel höher werden, als prognostiziert ist. Ein Tunnelbau, auch wenn das angenehm für die Bauwirtschaft ist, kann schnell von dreimal, wie es jetzt geplant ist,

bis fünfmal teurer sein. Mit den Erläuterungen von heute Morgen und mit unseren wunderbaren Sparideen des Kantons ist das doch nicht mehr zeitgemäss!

Sicherer – Sie kennen es, wenn wir Tunnelunfälle haben, haben wir einen viel grösseren Schaden, als wenn wir eine oberirdische Verbindung haben, bei der man sehr rasch und schnell an eine Unfallstelle gelangen kann.

Der Zeitgewinn, den wir bei einem oberirdischen Ausbau haben, ist möglich. Wie gesagt, in Kraft gesetzt werden kann er im Jahr 2020.

Die Verbindung Zürich–Winterthur hat mit dem Beschluss des Bundes, besser gesagt des BAV und der SBB, letzte Woche vielen Leuten ein bisschen Sand in die Augen gestreut, weil wir jetzt das Gefühl haben, der Beschluss sei da. Ganz im Gegenteil: Die Orientierung vom 23. März 2010 hat nicht viel mehr gesagt, als was wir schon wussten. Und es ist lediglich ein Vorschlag, zu dem die Kantone bis Ende Mai 2010 ihre Stellungnahmen einbringen dürfen und können. 2011 wird eine Vorlage zur Vernehmlassung an die Interessensgruppierungen geschickt und erst 2012, also etwa in eineinhalb Jahren, wissen wir genau, was finanziert wird. Haben wir aber schon einen Beschluss über «Schienen für Zürich», haben wir diese Variante offen, so können wir wirklich auch anfangen zu bauen, können wir anfangen zu projektieren und können wir endlich dieses dringliche Problem lösen.

Wieso will ich auch noch dieses Thema aufbringen? 1980 haben der Bund – das BAV hiess nicht BAV –, haben also die SBB und der Bund ganz deutlich gesagt: «Wir müssen den Brüttenertunnel bauen.» Im Beschluss von 1987 – Bahn 2000 – war der Brüttenertunnel enthalten. Was ist dann passiert? Beim Ausbau der Bahn 2000 hat der Bund zusammen mit unserer Regierung gesagt, wir könnten doch statt des Brüttenertunnels den Zimmerbergtunnel bauen, also den Anschluss zwischen Zürich und Thalwil. Meinen Sie wirklich, dass die Versprechungen, die wir heute haben und die gar keine Versprechungen sind, uns genügend legitimieren, eine Variante nicht weiterzuverfolgen? Ich meine, dies sei naiv, dies sei unsicher und dies sei unseriös.

Deshalb wird die SP-Fraktion nicht nur die Volksinitiative «Schienen für Zürich» mit einem deutlichen Ja unterstützen, sondern die SP will auch einen Gegenvorschlag ausarbeiten und schickt die Vorlage zurück in die KEVU. Und wieso müssen wir die Vorlage jetzt wieder in die KEVU schicken? Weil seit zwei Stunden weitere interessante Aussagen durchaus Gültigkeit haben von dieser Pressekonferenz der

letzten Woche. Einerseits liegt die Aussage auf dem Tisch, es gebe keine Vorfinanzierung mehr. Der Bund akzeptiere nur noch Mitfinanzierungen. Das heisst in diesem konkreten Fall: Diese 520 Millionen Franken würde er *tel quel* übernehmen, vielen Dank Kanton Zürich! Also sind wir in einer neuen Lage und ein Gegenvorschlag könnte und sollte doch heissen: Wir zahlen einen Teil für den Ausbau Zürich–Winterthur. Das kann in Form eines Projektierungskredits sein, damit wirklich ein definitiver Ausbau möglich ist. Sie wissen, die Kantone um Zürich herum haben diese Beschlüsse schon gefällt: 400 Millionen Franken im Kanton Zug, 20 Millionen vom Kanton Luzern. Wir sind nicht nur im Kanton Zürich, wir sind in einem Wettbewerb über die ganze Schweiz.

Ein zweiter Grund, warum wir diese Vorlage dringend in die Kommission zurücknehmen müssen und sollen, um nochmals zu überlegen, was es überhaupt heisst, ist die Aussage, dass bei jeglicher Form eines Upgrades – das kennen Sie vom Flugverkehr –, dass bei jeglicher Form eines Upgrades, eines teureren Projektes, der Kanton vollumfänglich dieses bezahlen muss. Also: Gehen wir wirklich in Richtung eines Brüttenertunnels, welchen wir eigentlich alle wollen, weil er der Variante A des Verkehrsrichtplans entspricht, müsste der Kanton Zürich bis zu 1 Milliarde Franken mehr bezahlen, und zwar nochmals – herzlichen Dank, Kanton Zürich – ohne Rückzahlung. Auch in dieser Zusammensetzung – ich spreche lieber zu den Bürgerlichen in diesem Rat: Überlegt euch, was das heisst, wenn wir diesen Upgrade des Brüttenertunnels wollen. Das heisst, dass wir in ein, zwei Jahren unsere Staatsrechnung um bald 1 Milliarde Franken mehr belasten würden. Wollen wir das?

Ich meine, hier und jetzt ginge das nicht an, auch wenn es die schönere und luxuriösere und gescheitere Lösung wäre. Ich meine, in diesem Zeitpunkt müssen wir schauen, dass wir das, was wir haben, sei es jetzt der Spatz, die Taube, der Vogel Strauss oder auch ein Kolibri, aus der Voliere rauslassen und in Richtung Planung bringen und dringend und eindringlich eine Verbindung zwischen Zürich und Winterthur festlegen.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP ist gegen die Initiative, gegen einen Gegenvorschlag und für den Brüttenertunnel. Vier Schienen für Zürich, das verbaut endgültig einen Brüttenertunnel. Und das war eigentlich seit Langem die grobe Erkenntnis in der Kommission.

Unterschiede gab es lediglich im psychologisch-taktischen Bereich. Und, Sabine Ziegler, ich staune nur über das, was du jetzt produziert hast: Das ist reines Schaulaufen – fern jeglicher Sachpolitik; ich komme darauf zurück.

Ruedi Menzi hat es ausgeführt, eine Vorfinanzierung von vier Schienen zwischen Zürich und Winterthur ist nicht nötig und auch nicht möglich und wäre auch unsinnig. Ich werde das nachher in zehn Punkten erläutern.

In der Vernehmlassung wird sich der Kanton indessen ganz klar für den Brüttenertunnel aussprechen. Und ich weiss, dass eigentlich alle Parteien dafür sein werden. Ein Gegenvorschlag zur Volksinitiative kann eine solche Projektierung eines Brüttenertunnels nicht auslösen, schon gar nicht eine Vorfinanzierung. Ein Gegenvorschlag wäre eben blosses Schaulaufen für die Katz. Letzthin stand im Tagesanzeiger, vier Spuren seien der Spatz in der Hand, der Brüttenertunnel sei die Taube auf dem Dach. Als ich das gelesen habe, habe ich geschmunzelt. Genau diese Aussage machte ich im Zusammenhang mit zwei CVP-Vorstössen bereits 1993 und 1995 mit kräftigem Sukkurs der NZZ. Es ging damals um schnelle zusätzliche Bahnkapazitäten zwischen Flughafen und Winterthur, ja sogar im Titel drin um Alternativen zum Brüttenertunnel.

Nun könnte man mir vorwerfen, die vier Gleise seien ja eine solche Alternative, ich müsste logischerweise die Initiative unterstützen. Gabi Petri, ich wundere mich, dass du das nicht ausgegraben hast. Vier Spuren auf den alten Trassen, das ist aber keine Alternative, wie wir sie damals gefordert haben. Das wäre reine Fehlinvestition. 1993 ging es um schnelle Kapazitätsverbesserung mit einer Überwerfung Hürlistein und mit Massnahmen südlich des Hauptbahnhofs Winterthur. Diese Verbesserungen werden jetzt endlich realisiert, allerdings viel zu spät. Wegen dieser verzögerten Massnahmen beim Hürlistein und im Südkopf Winterthur müssen heute viele Pendler im Zug stehen. Bis 2018 werden noch mehr Pendler stehen als heute. Es stellt sich aber bereits heute – und das zu Recht – die Frage nach weiteren, möglichst raschen Kapazitätsverbesserungen nach 2018. Das war der Grund, weshalb ich vor vier Jahren in einer Anfrage ([178/2006](#)) nach der Realisierung des dritten Gleises auf dem bereits bestehenden Trasse gefragt habe. Ich dachte letztes Jahr sogar noch, das dritte Gleis könnte einen Gegenvorschlag zur Initiative darstellen, mit der Begründung, ein günstiges drittes Gleis würde den Brüttenertunnel nicht verhindern. Die Abklärungen haben mich überzeugt ich bin über den

Schatten gesprungen –, dass weitere Investitionen in die 150 Jahre alte Stammstrecke kontraproduktiv wären, ja, einer grossen Fehlinvestition gleichkämen.

Es gibt Gründe gegen vier Gleise auf der Stammstrecke:

Erstens: Der Stundensprung nach Sankt Gallen erfordert einen Brüttenertunnel, wenn der Flughafen nicht umfahren werden sollte. Die geringe Reisezeit darf nicht eine Maxime an sich sein; lesen Sie dazu den Artikel heute von René Donzé.

Zweitens: Mit einem Brüttenertunnel könnten aufwendige Streckenbegradigungen zwischen Winterthur und Sankt Gallen eingespart werden – in mehrfachen 100 Millionen Franken. Ein Tunnel käme deshalb gar nicht viel teurer.

Drittens: Die alte Strecke ist sehr störungsanfällig. In den Neunzigerjahren stand zum Beispiel der Bahnhof Kemptthal unter Wasser. Bei einer grossen Störung läuft auf der alten Strecke gar nichts mehr. Da nützen auch zwei zusätzliche Gleise nichts.

Viertens: Die Kurvenradien zwischen Kemptthal und Effretikon sind sehr eng. Mit vier Gleisen würden sie noch enger. Das verursacht starke Abnützungen und das ist mit sehr hohen Kosten verbunden.

Fünftens: Bereits heute ist der Unterhalt auf dieser alten Strecke kaum mehr möglich und sehr, sehr teuer. Unterhalts- und Bauarbeiten könnten markant gesenkt werden, wenn eine Strecke dank einer Zufahrtsalternative, also dem Brüttenertunnel, über längere Zeit gesperrt werden kann.

Sechstens: Wegen der Prioritätenordnung «Fernverkehr vor S-Bahnverkehr» ist eine gewisse Entmischung für den S-Bahnverkehr von grosser Wichtigkeit. Bei Kapazitätsengpässen auf einer Strecke zieht die S-Bahn gegenüber dem Fernverkehr, bald auch gegenüber dem Güterverkehr immer den Kürzeren.

Siebtens: Eine Komplettsanierung – das wurde noch gar nicht thematisiert, aber es steht bevor–, eine Komplettsanierung der Bahnbrücke über die Autobahn beim Hürlistein ist absehbar. Ohne Brüttenertunnel wäre eine solche Sanierung mit markanten Kapazitätseinbussen verbunden, wiederum zulasten der S-Bahn.

Achtens: Der gesamte Bahnverkehr durch Effretikon erfordert teure Lärmschutzmassnahmen; darauf muss ich nicht eingehen, das wurde erläutert.

Neuntens: Die Steigung vor und nach Effretikon erfordert bei den immer längeren Zügen, vor allem Güterzügen, einen sehr hohen Energieaufwand. Ein Tunnel erfordert zwar viel graue Energie, aber die Energiebilanz dürfte nach wenigen Jahren schon positiv sein.

Und zehntens: Es gibt bereits eine rechtskräftige Plangenehmigung für einen Brüttenertunnel. Eine neue Plangenehmigung dürfte beschleunigt werden.

Kurz: Die Vorteile eines Brüttenertunnels sind markant, vor allem die finanzpolitischen. Und dann, wenn die Zeit noch reicht – ich weiss nicht, die Präsidentin schaut her: Das, was du, Gabi Petri, zum Nadelöhr gesagt hast, stimmt schlicht nicht. Das Nadelöhr besteht nicht mehr in Kemptthal, wenn Hürlistein und Südkopf Winterthur realisiert sind, sondern es ist der Hauptbahnhof, der Knoten Winterthur selber, und vor allem die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und den Bahnhöfen Grüze, Hauptbahnhof, Oberwinterthur. Das ist leistungsbestimmend für den gesamten Verkehr im Knoten Winterthur und für die ganze Ostschweiz. Und sowohl ein Brüttenertunnel als auch vier Gleise nützen nicht viel, wenn nicht vorher dieser leistungsbestimmende Engpass behoben wird.

Und noch etwas: Das Geld liegt buchstäblich auf der Strasse. Das mag jetzt provozieren. Aber wenn da mit finanzpolitischen Argumenten operiert wird, dann staune ich. Wenn wir diese Klimaziele nur annähernd erreichen wollen, muss Verkehr teurer werden, vor allem Treibstoff. Und ich habe gar nichts gegen eine Umlagerung von Geldern auf eine Bahninfrastruktur.

Also: Ich bin überzeugt, das Volk wird auch die Initiative mit guten Sachargumenten ablehnen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Planung des Schienennetzes der SBB obliegt dem Bund, welcher grundsätzlich auch für die Finanzierung zuständig ist. Wenn die Volksinitiative 520 Millionen Franken Staatsbeitrag an die SBB verlangt, dann wäre das eine Vorfinanzierung, die wir in verschiedenen anderen Bereichen auch schon tätigen. Der Bund hat aber in den letzten Tagen mitgeteilt, dass er sich von der Vorfinanzierung wegwenden will und eine Mitfinanzierung wünscht. Also es kann ja wohl nicht sein, dass wir in den Finanzausgleich zahlen, dass wir Steuern zahlen und am Schluss auch noch die Projekte zahlen. Hier müssen wir irgendwann mal einen Riegel schieben und sagen «So geht das nicht! Nimm deine Verantwortung als Bund auch

wahr!». Das hat der Bund immerhin getan, indem er in seiner Planung ausgesagt hat, dass die Verbindung zwischen Zürich und Winterthur ausgebaut werden muss. Das ist schon mehr und hätte man dem Bundesrat gar nicht zugetraut, dass er sich entscheidet und sagt: «Wir müssen diese nun tatsächlich ausbauen.»

Die SBB planen immer so, dass sie eigentlich die Meinungen der betroffenen Kantone miteinbeziehen in ihre Entscheidungsfindung. Als gewünschte Alternative zu einer vierspurigen Bahn wird im Kanton Zürich der Brüttenertunnel bevorzugt, von der Regierung genauso wie von der EVP und anderen Leistungsträgern hier im Kanton Zürich. Das ist auch gut so und ich meine, dass wir noch nicht ausgerechnet haben, was es kosten würde, wenn wir Illnau oder irgendeinen Bahnhof überdeckt haben möchten und wenn die Leistungen für Lärmschutzmassnahmen in einem Mass an uns herangetragen werden, das wir jetzt vielleicht noch nicht abschätzen können. Würde die Volksinitiative angenommen, wäre der Brüttenertunnel gestorben. Das ist für mich klar. Wieso soll der Bund etwas finanzieren, etwas planen, wenn wir ihm schon sagen: «Eigentlich bezahlen wir das schon für dich.» Da würde ich als Bund auch sagen «Nun ja, die wollen das, wir machen das». Die Opposition in Illnau-Effretikon – ich habe es angetönt – wird enorm sein, wenn wir einfach mehr Spuren durch Illnau-Effretikon ziehen wollen. Die Planung für diese Variante ist zudem überhaupt nicht in Angriff genommen und die Sicherung der Trassen ist nicht vorgenommen worden. Es müsste also davon ausgegangen werden, dass wir keine zeitliche Einsparung bei Annahme der Initiative gegenüber dem Brüttenertunnel realisieren würden.

Eine Kommissionsminderheit will nun dem Kantonsrat einen Gegenvorschlag entlocken. Auch hier muss man sagen: Wir haben zeitlich keinen grossen Gewinn, den wir daraus ziehen können. Wir sind an die Initiativfristen gebunden. Und dann stellt sich auch die Frage: Was wäre denn ein Gegenvorschlag zur Volksinitiative? Diese verlangt, wie gesagt, 520 Millionen Franken Vorfinanzierung, beziehungsweise nach neuer Terminologie Mitfinanzierung. Wollen wir dann als Alternative den Brüttenertunnel gegenüber dem Bund vor- oder mitfinanzieren? Oder wollen wir drei Spuren machen? Das will, glaube ich, auch niemand mehr. Also, es gibt keinen realistischen Grund, um einen Gegenvorschlag überhaupt in Erwägung zu ziehen, Sabine Ziegler. Das war vielleicht einmal, aber ist jetzt sicher überholt im Laufe der Stellungnahmen des Bundes, aber auch unserer Kommissionsarbeit.

Ich bin klar der Meinung, dass der Kanton Zürich ein bekennendes Ja zum Ausbau des Schienennetzes und auch der Verbindung zwischen Zürich und Winterthur vornehmen muss. Man kann mit einem vierspurigen Ausbau leben, wenn der Bund das bezahlt, aber wir wollen den Brüttenertunnel. Und es wäre falsch, jetzt die Optionen zu schliessen und zu sagen «Initiative ja gleich vierspurig, Brüttener gestorben». Wir wollen den Brüttener als Alternative bestehen lassen und sagen darum klar Nein zur Volksinitiative und Nein zu einem Gegenvorschlag. Danke.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir diskutieren seit einer Stunde die Volksinitiative «Schienen für Zürich». Zürich braucht Schienen, und insofern hatte der VCS wieder einmal recht. Es braucht Schienen zwischen Zürich und Winterthur; wo, ist für uns zweitrangig oder war für uns zweitrangig. Jetzt ist klar: Es gibt vier Geleise. Aber es ist auch klar: Es gibt sie nicht in der Tunnelvariante, bei allen Vorteilen eines Tunnels. Bern interessiert offensichtlich nicht, was im Zürcher Richtplan steht. Dem Bund ist auch egal, ob das Volk dem Brüttenertunnel in einem Paket schon einmal zugestimmt hat – wie vielen anderen Projekten in anderen Regionen übrigens auch, anderen Regionen, die auch Handlungsbedarf haben, aber die nun weder in der einen noch in der anderen Variante überhaupt erscheinen; denken Sie an den Niesenbergtunnel! Aber Entschuldigung, hier im Kantonsrat müssen wir kantonale Politik machen und unsere Interessen einbringen. Nochmals: Für uns Grünliberale ist klar, es braucht vier Geleise. Oder wollen Sie vier zusätzliche Spuren auf der Autobahn?

Dass das der Bund nun auch so sieht, ja, sogar als seine Aufgabe sieht, ist erfreulich. Dass der vom Zürcher Regierungsrat favorisierte, deutlich über 1 Milliarde Franken teure Brüttenertunnel weder im 12-Milliarden- noch im 21-Milliarden-Paket drin ist, ist hart, aber wohl so zu akzeptieren. Und da nützt die Haltung im Vernehmlassungsverfahren wahrscheinlich nichts. Zürich bekommt immerhin Schienen, andere Regionen erhalten nichts. Und auch die andern werden sich mit Verve für idealere Vorlagen einsetzen, ich mache mir da keine Illusionen. Das BAV könnte dann bereit sein, auf den Variantenentscheid zurückkommen, wenn wir, Zürich, die Kostendifferenz zum Bundesvorschlag übernehmen. Da sind ein drittes und viertes Geleise auf der bestehenden Strecke zwischen Winterthur und Effretikon deutlich kostengünstiger und wohl auch schneller realisierbar. Und dieser Zeitfaktor ist ja auch genau das, was die Volksinitiative fordert.

Dennoch: Die Frage stellt sich schon, ob es die Volksinitiative, hinter der wir Grünliberalen stehen, noch braucht, jetzt, wo wir vier Geleise erhalten – gratis; aber eben, vielleicht irgendwann, vielleicht um 2030; so heisst ja das Projekt. Oder ob wir die vier Geleise deutlich früher, mit Vor- oder Mitfinanzierung erhalten, und sie zwar dann erhalten, wenn die Kapazität bei Weitem nicht mehr reicht? Das würde uns maximal 520 Millionen Franken kosten.

Von Sabine Ziegler und der Presse hiess es, jetzt brauche es einen Gegenvorschlag. Ja, das klingt so, als ob wir einfach einen Gegenvorschlag aus dem Ärmel schütteln könnten. Glauben Sie denn nicht, wir hätten in der Kommission bereits darum gerungen? Was soll man in einem Gegenvorschlag verlangen, der das Ziel haben müsste, möglichst rasch, das heisst spätestens in den nächsten zehn Jahren – nicht in den nächsten 20 oder 30 Jahren – mehr Kapazität zwischen Zürich und Winterthur zu haben? Denn das ist die Hauptstossrichtung der Volksinitiative. Auf 2030 oder noch später vertröstet zu werden, diese Gefahr laufen wir ohne Volksinitiative, weil ein Zeitplan fehlt. Die Finanzierung ist unklar und – Sie wissen es – nicht alle Projekte, die schon einmal beschlossen wurden, werden auch umgesetzt.

Mit der neuen Auslegeordnung seit letztem Dienstag hat sich einiges geklärt und deshalb unterstützen wir heute immer noch die Volksinitiative. Wir geben aber auch der Rückweisung an die Kommission zur Ausarbeitung eines Gegenvorschlags eine Chance. Man könnte sich ja vorstellen, dass sich in einem Gegenvorschlag der Kanton an der Finanzierung einer zusätzlich zu erstellenden Doppelspur beteiligt, und zwar mit degressiven Beiträgen, je nachdem, wie schnell das Projekt verwirklicht wird, und zudem die Mehrkosten für ein Upgrade übernimmt – und vielleicht auch die Ostschweizer Kantone eingebunden werden.

Aber dieser Idee eines Gegenvorschlags fehlen wohl die rechtlichen Grundlagen und es fehlen dafür auch die Mehrheiten in diesem Rat. Deshalb bleibt die Volksinitiative die richtige, wenn vielleicht nicht ideale Lösung. Aber sie fordert Lösungen eben dort, wo wir Kapazitätsprobleme haben, im wichtigsten Korridor im Kanton Zürich – und nicht irgendwo in der Peripherie, sei es im Kanton oder sei es irgendwo in der Schweiz. Und Sie wissen es, die peripheren Kantone in der Schweiz haben eher Mehrheiten im Bund als wir das in der Schweiz haben. Auf ein weiteres Zeichen, auf eine teurere Lösung aus Bern zu warten, das können wir uns nicht leisten. Jetzt gilt es ein Zeichen zu setzen für den ÖV im Kanton Zürich.

Deshalb bleiben wir Grünliberalen bei der Zustimmung zur Volksinitiative. Danke.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die Fraktionssprecher haben sich nun geäußert.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Zur Finanzierung für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich-Winterthur möchte Ralf Margreiter, Grüne, gemäss seinen Äusserungen im Tagesanzeiger eigene Gesetze aufstellen und meint: «Wenn die Kantone mehr Bahn wollen, müssen sie das Geld dort abzweigen, wo genügend vorhanden ist: beim Strassenbau. Mit den LSVA-Anteilen (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) kann man Gescheiteres tun als heute und die Zweckbindung der Treibstoffzölle ist ein alter Zopf, den es endlich abzuschneiden gilt.»

Wir alle hier im Rat wissen aber, dass es beide Verkehrsträger, also Schiene und Strasse braucht. Gemeinsame Projekte, wie es so schön heisst, bedeuten noch lange nicht auch gemeinsame Kasse, besonders dann nicht, wenn diese nur von einer Seite gefüllt wird. Eine Quersubventionierung Strasse-Schiene widerspricht der Bundesverfassung. Diese verlangt für Projekte, die aus Strassengeldern mitfinanziert werden, einen Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Auch für die Durchmesserlinie in Zürich ist dies nicht nachzuweisen. Die Behauptung, die Bahn entlaste die Strasse, kann nie belegt werden. Der Kanton Zürich hat den Bau der Durchmesserlinie im Hauptbahnhof mit 500 Millionen Franken vorfinanziert, und dies erst noch zinslos. So kann es ja wohl nicht weitergehen. Der Kanton Zürich hat diese Finanzen nicht, denn es stehen noch weitere Grossprojekte an, wie Tram Zürich West, Vierte Teilergängung, Limmattalbahn et cetera. Wer soll das alles bezahlen?

Sagen Sie Nein zur Volksinitiative und Nein zum Gegenvorschlag, denn der Bund möchte keine Vorfinanzierung mehr.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Wir haben es heute Morgen vom Kommissionspräsidenten gehört: um Himmels willen, die Vertreterin der Initiative hat von Gottvertrauen gesprochen; ich glaube, die Zeitverschiebung war doch nicht ganz so stark, Gottesdienst haben wir nächsten Sonntag wieder. Heute geht es um etwas anderes. Ich vertrete die Minderheit meiner Fraktion, allerdings zuerst im Namen der

gesamten Fraktion: Wir unterstützen die Rückweisung nicht mehr. Wir wissen genug, wir können uns heute entscheiden.

Ich vertrete eine Minderheit der Grünen, die nach wie vor den Brüttenertunnel will. Aus einer Perspektive von vielleicht 30 Jahren mag das als Luxusbau erscheinen, aber aus einer Perspektive von 100 Jahren heraus ist er das nicht. Wenn wir eine gute Lösung für den Regionalverkehr, für den Fernverkehr und für den Güterverkehr wollen, dann müssen wir an das Bahnnetz der Zukunft schon heute denken. Es geht hier nicht nur um die Anbindung der Ostschweiz, es geht auch um die Verbindung nach Österreich und Süddeutschland. Eine attraktive Verbindung nach München mag in den nächsten Jahren nicht im Vordergrund stehen, aber wir bauen hier nicht für die nächsten Jahre. Mit dem Ausbau auf vier Spuren bauen wir den nächsten Flaschenhals. So gesehen sparen wir wenig.

Die Volksinitiative «Schienen für Zürich» ist in zwei Punkten bereits überholt: Mit dem Beschluss über das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ist für einen Teil der Bauten zwischen Zürich und Winterthur die Finanzierung gesichert. Verzögerungen sind hier primär im Plangenehmigungsverfahren zu erwarten. Das Ziel der Realisierung des durchgehenden Ausbaus auf vier Geleise bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie ist allenfalls Wunsch, aber so auch abhängig von anderen Rahmenbedingungen. Der zur Verfügung stehende Raum zur Realisierung der zusätzlichen Geleise ist knapp und bringt noch die eine oder andere Knacknuss. Auch hier wird das Plangenehmigungsverfahren kaum in der Minimalzeit erledigt sein.

So, damit sind 220 Millionen Franken aus dem Rahmenkredit der Volksinitiative hinfällig und der Zeitrahmen wird dann so sein, wie er sein wird. Das Bundesgesetz sieht vor, dass über den Brüttenertunnel in einer zweiten Phase beschlossen wird. Wir wissen nun seit einer Woche ungefähr, was das Bundesamt für Verkehr in die Vernehmlassung geben wird. Auch die Strecke Effretikon-Winterthur wird nun als Bundesaufgabe anerkannt. Der Brüttenertunnel ist dabei nicht mehr vorgesehen, dafür der Ausbau auf vier Spuren, wie es auch die Volksinitiative verlangt. So gesehen hat die Initiative, was sie will. Neu ist aber, dass der Bund keine Vorfinanzierung mehr vorsieht, sondern nur noch Mitfinanzierung. Wieso sollen die eidgenössischen Räte im Jahr 2012, 2013, wie das Bundesrat Moritz Leuenberger dann vielleicht schafft, wieso sollen die eidgenössischen Räte 300 Millionen Franken für einen Ausbau der Strecke Effretikon-Winterthur b e-

willigen, wenn das der Kanton Zürich bereits gemacht hat? Darauf möchte ich gern eine Antwort.

Ein Ja zur Volksinitiative wird zum Schildbürgerstreich und es wird den S-Bahnausbau im Kanton Zürich «kannibalisieren». Es kann doch nicht die Idee sein, dass der Kanton Zürich dem Bund 300 Millionen Franken für etwas schenkt, das der Bund soeben als seine eigene Zuständigkeit deklariert hat! Wir werden in Kürze die nächsten Zahlen zu den nötigen Investitionen in den S-Bahnausbau im Kanton Zürich erfahren. Wir haben kein Geld zu verschenken, wir brauchen es selber. Danke.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die Losung heisst «Tunnels für Zürich» und nicht «Schienen für Zürich». Wer so argumentiert, weiss sich dabei gestützt durch den Verkehrsrichtplan, den der Bund genehmigt hat; es wurde bereits ausgeführt. Was wir heute haben, ist die politische Ausgangslage eines Verhandlungsbasars. Die Vernehmlassung des Bundes beziehungsweise diese Vorinformation, um die Temperatur zu fühlen, wie sich die beteiligten Kantone wohl verhalten, wenn die Prioritäten bleiben, wie sie im Moment zur Diskussion gestellt werden, ist allzu klar. Wer sich nervös machen lässt, verschlechtert seine Verhandlungsposition. Das hat die Zürcher Regierung nicht verdient und das hat vor allem das Zürcher Volk nicht verdient. Wir wollen diesen Brüttenertunnel, weil es die richtige Lösung ist. Und für all diejenigen, die sich normalerweise für die grüne Sache so stark machen, muss ich einmal noch die Frage stellen: Wie steht es eigentlich mit der Problematik des Landverschleisses, wenn wir hier oberirdisch eine suboptimale Lösung fahren? Ist dieses Argument dann plötzlich nicht mehr tragfähig, bloss weil es um den öffentlichen Verkehr geht? Landverschleiss ist Landverschleiss, egal wofür! Wenn wir eine bessere Lösung haben – und diese Lösung haben wir, es ist der Brüttenertunnel –, dann müssen wir diese forcieren. Was suboptimale Lösungen angeht, darf ich Sie herzlich einladen – auch dieses Geschäft ist in der KEVU –, sich einmal die Situation am Bahnhof Stadelhofen anzuschauen. Dort haben wir einen Engpass, weil man seinerzeit gespart hat. Der Tunnel, den wir jetzt möglicherweise hinterher bauen müssen, kostet ein Mehrfaches dessen, was wir eingespart haben.

Es gibt weder eine finanzpolitisch noch eine raumplanerisch noch eine verkehrspolitisch vernünftige Argumentation, um etwas anderes zu verlangen als «Tunnels für Zürich». Ich danke Ihnen.

Gabi Petri (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht ein paar Repliken:

Zu den Fristen, zum Planungshorizont lässt sich Folgendes bemerken: Für die Planung, Projektierung und Realisierung bis zur Inbetriebnahme muss mit rund zehn Jahren, bei einem Tunnel mit etwas mehr gerechnet werden – mit dem feinen Unterschied, dass der Tunnel, falls er überhaupt in die Prioritätenliste des Bundes aufgenommen würde, zuerst die Vernehmlassung schweizweit, deren Bereinigung, die bundesrätliche Botschaft, die Behandlung in den eidgenössischen Räten und allenfalls eine Volksabstimmung zu durchlaufen hat, ohne aber parallel dazu die Gewissheit zu haben, ob er am Ende auch durch den Bund zeitgerecht finanziert werden kann, und auch ohne Gewissheit, wie gross die vom Bund vorgesehene und immer wieder geforderte Mitfinanzierung durch den Kanton Zürich ausfallen wird. Am letzten Dienstag wurde dieser Betrag wie folgt definiert, ich zitiere: «Kantone zahlen Kostendifferenz zur Bundesvorlage inklusive ungedeckte Betriebskosten.» Diese Rechnung zu machen, sind Sie selbst in der Lage, sie wird in Milliardenhöhe sein. Und auch der Zeitpunkt wird klar. Das Projekt des Bundes, in das Sie Ihren Brüttenertunnel reinbringen möchten, heisst nicht umsonst «Bahn 2030», nomen est omen! Aber machen Sie das den Bahnkundinnen und Bahnkunden klar, dass sie 20 Jahre lang noch dicht auf dem Bahnsteig stehen werden, in Zürich und in Winterthur.

Dann vielleicht noch zum Rechtsweg, das wurde auch angeführt. Also den Rechtsweg beschreiten, das werden sicher auch die beiden Gemeinden. Das kann ich zwar nicht tel quel sagen, aber Sie müssen das befürchten. Wenn es nicht Effretikon bei der oberirdischen Ausführung ist, dann kann es Bassersdorf oder Dietlikon sein. Und das auch zu Gabriela Winkler: Wenn der Brüttenertunnel im Raum Bassersdorf und Dietlikon an den Tag kommt, dann sind dort Anschlussbauwerke von grösserer Dimension zu erwarten. Und dass das ohne Rechtsmittel gehen wird, wage ich zu bezweifeln. Sie haben also auf alle Fälle – und das ist in der Planung immer auch vorgesehen – den Rechtsweg zu befürchten.

Das auch zum Landverschleiss von Gabriela Winkler: Wir sind da mit der oberirdischen Gleisführung auf dem besseren Weg. Sie glauben an diesen Brüttenertunnel. Sie glauben an die Chance dieses Luxusprojektes. Schon Julius Cäsar hat in «De Bello Gallico», «Der gallische Krieg» gesagt – es ist gar nicht weit, wenn Sie sich daran erinnern mögen (*Heiterkeit*), vielleicht hatten Sie auch einmal Schweizer Geschichte zu den Helvetiern: «Libenter homines id quod volunt credunt.» «Gerne glauben die Leute das, was sie wollen.» Daran kann auch ich Sie nicht hindern. Aber wundern Sie sich nachher nicht, wenn es anders kommt, als Sie denken!

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Nachdem Gabi Petri ihr Pulver verschossen und zweimal gesprochen hat, wird man ein paar Sachen richtigstellen können (*Heiterkeit*). Zuerst einmal: Die Tunnel-Vorlage und die Orientierung vom letzten Dienstag beim Bundesamt für Verkehr sind zwei verschiedene Sachen. Zweitens muss man sagen, dass der Bund an die kantonalen Regierungsräte, die für die Raumordnung zuständig sind, am 30. November 2009 einen Brief geschrieben hat für eine öffentliche Anhörung nach Artikel 19 Raumplanungsverordnung. Gleichzeitig wurde das auch zur Mitwirkung der Bevölkerung ausgeschrieben, aber nicht mehr in den regionalen Publikationsorganen, sondern nur noch im Bundesorgan. Man konnte sich also zu dieser Frage schon äussern. Der Bund hatte beim Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, die Anhörung eröffnet. Diese dauerte bis zum 15. März 2010, das heisst bis diesen 15. März. Darum war ja eine Woche später auch die Information des Bundesamtes für Verkehr. In der öffentlichen Anhörung war im Modul 1 der Kanton Zürich noch mit mehreren Objektblättern vertreten. Und in der Anhörung war auch noch der Zimmerbergtunnel eingestellt, der ja jetzt, am 22. März 2010, ausser Rang und Traktanden gefallen ist.

Die SVP des Kantons Zürich hat die Bezirke Bülach, Pfäffikon und Winterthur angeschrieben und hat dort eine Anhörung durchgeführt. Die Bezirke mögen eine Stellungnahme machen zu diesem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Und, Gabi Petri, Sie werden es kaum glauben, alle Bezirke haben sich gegen die Volksinitiative des VCS ausgesprochen und alle Bezirke haben sich für den Brüttenertunnel ausgesprochen. Es ist also so, dass man hier sagen muss: Das Gewicht hat sich schon leicht verlagert.

Das Interessante ist natürlich jetzt: Wenn man sieht, wie es im öffentlichen Verkehr zu- und hergeht, dann muss ich schon sagen, dass die SP längerfristig ausser Rand und Band ist. Unter Führung von Marcel Burllet, Sabine Ziegler und Ruedi Lais wird sie zur Totengräberin des ÖV im Kanton Zürich. Was haben sie schon bewirkt, die Leute von der SP-Fraktion? Sie haben das Tram zum Zoo gepuscht, zusammen mit dem VCS, und sie haben verloren. Sie haben den Halbstundentakt für alle im Kanton Zürich gepuscht. Wider besseres Wissen haben Sie das dort forciert und Sie haben verloren. Und jetzt kommen Sie mit «Schienen für Zürich». Sie rennen dort auch wieder in die offenen Messer, denn wenn der Kantonsrat keinen Gegenvorschlag erlässt, dann wird die Abstimmungsvorlage sein: Ja oder Nein zur Volksinitiative? Und diese Volksinitiative kann man gut bekämpfen. Sie will zwei Sachen: Sie will einen Doppelspurausbau zwischen Dorfneft Kloten und Winterthur, der nicht gewünscht wird von der Region. Und sie will eine Vorfinanzierung des Kantons. Genau diese zwei Sachen werden der Volksinitiative das Genick brechen. Sie haben keinen Gegenvorschlag auf dem Tisch. Das heisst, es wird so sein, dass das Volk entscheiden kann: Will ich eine schlechte Lösung selbst finanzieren oder will ich eine bessere Lösung, die der Bund dann an die Hand nehmen muss. Denn es gibt kein stärkeres Zeichen aus dem Kanton Zürich als ein Nein zu diesem Doppelspurausbau, damit der Bund wieder über die Bücher gehen muss. Und wenn wir heute ein Nein zur Rückweisung, also zum Gegenvorschlag beschliessen, ein Nein zur Volksinitiative, dann wird diese Volksinitiative noch vor der Vernehmlassung des Bundes im Kanton Zürich zur Abstimmung gelangen und der Kanton Zürich wird vor der Vernehmlassung des Bundes ein klares Signal senden. Er wird sagen, was er will und was nicht. In diesem Zusammenhang bitte ich Sie nochmal, wie Hanspeter Haug es ausgeführt hat: Stimmen Sie zweimal Nein! Laufen Sie nicht mit dem Kopf gegen die Wand! Folgen Sie nicht Sabine Ziegler, Marcel Burllet oder Ruedi Lais, sondern stimmen Sie für die sachlich beste Lösung, und das ist heute zweimal Nein.

Ich möchte auch noch darauf verweisen – Robert Brunner hat es gesagt – lesen Sie meinen Beitrag im «Zürcher Boten» vom 26. Februar 2010, dort steht es schon geschrieben.

Roland Munz (SP, Zürich): Ja, es gibt viel zu sagen, wo soll ich anfangen? (*Heiterkeit.*) Ich habe nur fünf Minuten, ich halte mich kurz.

Hoffen und wünschen darf man immer und alles, das ist schön. Es ist schön, dass es hier drin auch Menschen mit grossen, tollen Visionen gibt. Leider sieht die finanzpolitische Realität nicht nur im Kanton Zürich, auch im Bund nicht immer nur ganz blendend und strahlend aus. Dessen müssen wir uns bewusst sein, denn wir haben hier über die Volksinitiative «Schienen für Zürich» und allenfalls über eine Rückweisung zu befinden. Und wir sollten uns deshalb auch ein wenig an der Realität orientieren. Wir wissen nun nicht erst seit einer Woche, Röbi Brunner (*Robert Brunner*), was der Bund will. Wir wissen das nämlich schon ziemlich lange. Auch ich, auch die SP, wir wollen den Brüttener, ganz klar, das wollen wir. Aber wir wollen nicht den Brüttener am Sankt-Nimmerleins-Tag als tolle Vision, wenn dann vielleicht alles wieder einmal toll ist und wir ganz viel Geld haben. Wir wollen lieber absehbar «Schienen für Zürich» statt einer Brüttener Vision in 100 oder noch mehr Jahren. Deshalb ist es wichtig, dass wir uns heute entscheiden: einerseits dafür, das Geschäft zurückzuweisen, nämlich um einen zukunftssträchtigen und vor allem auch realitätsbezogenen Gegenvorschlag zu bekommen, und allenfalls, sollten Sie dem nicht folgen, dass wir Ja sagen zu «Schienen für Zürich». Es ist ganz wichtig, denn schon 2005 hat nämlich der Bund ganz deutlich sich vernehmen lassen zum Brüttener und zur vierspurigen Variante Zürich–Winterthur. In der Auflage, in der Anhörung zum Verkehrsrichtplan hat der Bund eingewendet, es sei zum Brüttenertunnel ein Ausbau der Doppelspur Zürich–Winterthur oberirdisch aufzunehmen. Er hat dies immer wieder bestätigt. Selbstverständlich haben wir und der Kanton und die Regierung immer wieder gesagt «Wir wollen den Brüttener». Nur, mit dem Wollen allein ist gar kein Ausbau getan. Wir können den Schwarzen Peter noch jahrelang hin und her schieben, aber wir können uns heute auch dafür entscheiden, dass wir oberirdisch ausbauen, und selbstverständlich langfristig für die weitere Zukunftsvision weiter an den Brüttener denken. Das ist nicht verboten, aber es ist Handlungsbedarf angezeigt zwischen Zürich und Winterthur, und der ist dringlich. Bern interessiert sich daher durchaus dafür, was im Zürcher Richtplan steht. Bern hört auch hin, was wir hier drin sagen und beschliessen. Aber Bern entscheidet letztendlich, was Bern bereit ist zu zahlen und was nicht.

Dass der Lärm störend ist, gerade auch in Effretikon, das wissen wir selbstverständlich. Auch der Raumbedarf ist ausgewiesen für oberirdische Geleise. Hier sollte allerdings auch bedacht werden, dass bereits einmal vor 100 Jahren dort drei Geleise bestanden, dass der Raum da-

her mindestens für das dritte Gleis vorhanden ist und laut Auskunft von Fachleuten auch der Raum für ein viertes Geleise durchaus vorhanden wäre, dass also nicht in grossem Stil Enteignungsverfahren durchgeführt oder gar Häuser abgerissen werden müssten. Der Raum ist da. Das Geld ist nach dem letzten Dienstag für den vierspurigen Ausbau auch da. Jetzt fehlt es noch an uns, den Willen zu schaffen, damit hier vorwärts gemacht wird, damit das Nadelöhr Zürich–Winterthur endlich beseitigt wird. Dass andere Nadelöhre bestehen, beispielsweise Stadelhofen, soll jetzt hier kein Hindernisgrund sein.

Ich bitte Sie, heute zweimal Ja zu stimmen.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf): Halten wir doch klar fest heute Morgen: Der Brüttenertunnel ist doch «stante pedes» sang- und klanglos aus dem Bahnprogramm 2030 gestrichen, das wissen Sie. Es gibt keinen Brüttenertunnel in den nächsten 30 Jahren mindestens. Sie haben ja heute Morgen hoffentlich nicht geschlafen, als uns die Regierung die finanzielle Lage des Kantons erläuterte. Der Dalai Lama sagte einmal: «Nicht zu bekommen, was man will, ist oft ein grosses Glück.»

Das gilt hier auch. Sie fahren alle erste Klasse, ich habe Ihnen das schon einmal gesagt. (*Unruhe auf der rechten Ratsseite.*) Sie haben keine Ahnung, wie die Passagiere jeden Morgen in der S-Bahn in der zweiten Klasse stehen müssen. Ich darf Ihnen auch sagen: Ich bin heute stolz, VCS-Mitglied mit tiefer Mitglieder-Nummer zu sein. Hier wird eine echte Lösung präsentiert. Und zur SVP, Lorenz Habicher, Sie sind wieder einmal, wenn es um den ÖV geht, Teil des Problems und nicht Teil der Lösung, als letzter Mohikaner des motorisierten Individualverkehrs. Wie gesagt, der VCS präsentiert heute eine Lösung innert vernünftiger Frist, die Mehrheit der KEVU einen Scherbenhaufen. Die nächsten 30 Jahre läuft sowieso nichts.

Stimmen Sie der Initiative zu, weisen Sie die Vorlage an die KEVU zurück. Nachbessern bitte! Ich plädiere für zweimal Ja und keinen Handkantenschlag gegen die Benutzerinnen und Benutzer des ÖV.

Die Beratung wird unterbrochen.

Begrüssung von Gästen auf der Tribüne

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Da sich nochmals mehrere Rednerinnen und Redner gemeldet haben, möchte ich nun zwischendurch meine Gäste auf der Tribüne sehr herzlich begrüßen, meine Gäste der Zürcher Kantonalbank. Es sind dies Peter Luginbühl, Leiter Privatkunden Zürich City und die Filialleiter des Marktgebietes Zürich City, Klusplatz, Neumünster, Bahnhofstrasse, Wollishofen, Auslandteam City und die Leiterin Stab Marktgebiet Zürich City, meine Tochter Rahel. (*Applaus.*)

Die Beratung wird fortgesetzt.

René Isler (SVP, Winterthur): Als Winterthurer bin ich der Meinung, doch auch noch ein Votum halten zu dürfen, weil Sie ja eigentlich immer Winterthur und Zürich sprechen. Wir stellen fest: Ein grösserer Teil unserer Bevölkerung spricht sich ganz klar für den Brüttenertunnel aus. Zweitens stellen wir fest, wir alle hier drinnen, aber auch Tausende von Pendlern zwischen Zürich und Winterthur und Winterthur und Zürich: Dass eigentlich das Bahnangebot ab Winterthur in Richtung Zürich vorzüglich ist, ist auch ein Standortvorteil für die Stadt Winterthur. Ob Intercity, Interregional oder eine der zahlreichen S-Bahnen – man braucht eigentlich gar keinen Fahrplan. Von morgens um sieben bis abends um acht fährt im Schnitt alle zehn, fünfzehn Minuten irgendein Zug Richtung Zürich. Das ganz grosse Problem unsererseits ist: Bei allen S-Bahnen beginnt eigentlich das Chaos ab Stettbach, wo es zweispurig in den Tunnel geht. Wir stellen fest, dass wir oftmals im Stau steckenbleiben nach Effretikon, zwischen Effretikon und Stettbach, dass die S-Bahnen wie die Lastzüge an Lastzüge auf der Autobahn warten müssen, bis sie durch dieses Nadelöhr hindurch kommen.

Auch die lärmgeplagten Anwohnenden auf dieser Strecke Winterthur–Effretikon–Zürich haben langsam, aber sicher auch vom ÖV-Lärm die Nase voll. Wir haben praktisch einen 24-Stunden-Betrieb. Wenn nicht gerade Personenzüge dort verkehren, dann haben wir Güterzüge bis in alle Nacht. Ich sage noch einmal als kleiner Teil auch der Winterthurer Bevölkerung: Für uns gibt es eigentlich – und das ist nicht ein «Tröteln», sondern nur eine ganz logische Folge – den Brüttenertunnel, damit wir eigentlich einen direkten Zugang Richtung Zü-

rich haben – und nicht wieder durch das Nadelöhr uns zwingen müssen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Lieber René Isler, ich habe sehr wohl das klagende Votum für den Lärmschutz gehört. Ich werde mich gern daran erinnern und davon ausgehen, dass ich bei der nächsten Lärm-Debatte, wenn es um den Berufsverkehr oder den Strassenverkehr geht, mit deinem Sukkurs rechnen kann, vielen Dank. Im Übrigen teile ich deine grundsätzliche Position, ich werde heute für den Brüttener stimmen, das ist soweit klar. Mir bereitet nachgerade die Position meines Verkehrsverbandes Sorgen. Ich denke, da hat Lorenz Habicher nicht unrecht. Die taktische Ausrichtung, das taktische Verhalten dieses Verbandes muss langsam hinterfragt werden: Wir haben zu viele Niederlagen eingefahren.

Zum Zeitpunkt, als man die Sache diskutierte, hat man richtig erkannt beim VCS, dass es sich beim Kapazitätsproblem Zürich-Winterthur um ein wichtiges Problem handelt, das ist klar. Ich denke aber, daraus sollte jeweils eine sorgfältigere Abklärung entstehen. Man sollte länger überlegen, was nun geschickt ist. Man sollte die Geschichte besser abstützen, die Vorschläge besser durchdiskutieren und vor allem den Zeitpunkt für entsprechende Initiativen besser wählen.

Nun haben wir eine ungeschickte Situation. Wenn ich heute so zugehört habe, sind die Meinungen des Kantonsrates und des Regierungsrates klar: Man will eine Verbesserung auf dieser Strecke, man will prioritär und in grosser Mehrheit primär den Brüttenertunnel. Und es ist völlig unbestritten, dass der Kapazitätsausbau nötig ist, hier im Rat und auch beim Bund. Also da braucht es nun wirklich schlicht keine Initiative mehr. Den Spatz haben wir nicht nur in der Hand, der Spatz ist bereits gerupft und ausgenommen in der Küche. Da brauchen wir uns nichts mehr weiter vorzumachen. Die Initiative des VCS war gut gemeint. Sie ist heute aber überflüssig. Die Initiative kann im Gegenteil zu einem Schuss in den eigenen Fuss werden.

Daher appelliere ich an den VCS, an das Initiativkomitee, diese Initiative zurückzuziehen.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Ich spreche jetzt als Vizepräsident des Vereins «Öffentlicher Verkehr des Kantons Zürich». Nachdem wir jetzt doch ein wenig abgeglitten sind in den vielen Diskussionen, teilweise sehr emotional, möchte ich doch auch noch klar festhalten,

dass es eigentlich ganz einfach ist: Wir haben zwei Stossrichtungen, die wir verfolgen müssen. Die eine Stossrichtung ist die Kapazität, die wir haben auf dem Agglomerationsverkehr, die zweite ist der Fernverkehr, den wir im Auge behalten müssen. Was die Initiative will, ist eine Vermischung der beiden Dinge. Und das, glaube ich, geht einfach nicht. Wenn wir von der Kapazität im S-Bahnverkehr sprechen, ist alles aufgeleitet. Wir sprechen Hunderte von Millionen in den nächsten Jahren in diesen Kapazitätsausbau. Und was den Fernverkehr anbelangt, eine andere Zeitachse – wir sprechen von 2030–, Hochgeschwindigkeitsverkehr, Fernverkehr OstWest, das muss nochmals ganz klar und beharrlich eingefordert werden vom Bund. Der Bund hat den Brüttener auch nicht ausgeschlossen, aber im Moment geht es um die Kapazität. Und das hat nichts mit dieser Initiative zu tun. Wir müssen diese beiden Geleise fahren und darum habe ich auch in der Kommission den Minderheitsantrag nicht unterstützt, die Initiative zu unterstützen. Und seit letzter Woche, nachdem jetzt bekannt ist und der Bund zwar relativ unklar definiert, aber immerhin klar kommuniziert hat, in welche Richtung es gehen wird, ist mir auch nicht mehr klar, was ein Gegenvorschlag aus dem Kanton Zürich will. Darum habe ich mich auch entschlossen, wie Robert Brunner, den ersten Minderheitsantrag nicht mehr zu unterstützen. Aber halten Sie auseinander: Es gibt zwei Stossrichtungen. Das eine ist die Kapazität, und daran ändert die Initiative nichts. Das andere ist der Fernverkehr. Das ist eine andere Zeitachse. Da muss man den Bund wieder an seine Verpflichtung erinnern.

Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur): Im Gegensatz zu René Isler, Martin Geilinger und Willy Germann spreche ich als realistische Winterthurerin zu Ihnen (*Heiterkeit*). Ich möchte meiner Wählerschaft und der Bevölkerung von Winterthur in die Augen schauen können. Die Leute möchten nämlich eine Lösung, damit sie in Spitzenzeiten Sitzplätze haben. Das möchten sie, und zwar innert nützlicher Frist, kurzfristig und mittelfristig. Dafür stehe ich ein, dafür müssen wir eine Lösung suchen, und zwar eben in naher Zukunft. Und wir sollten nichts auslassen, was diesen ÖV fördert. Mit dem blossen Festhalten am Brüttenertunnel ist das nicht gewährleistet. Da kommt mir ehrlich gesagt die Winterthurer Geschichte der Südostumfahrung in den Sinn. Der Winterthurer Stadtrat und die Autolobby konnten da auch nicht loslassen und kämpften in Bundesbern weiter. Und sie sahen – und sehen heute noch – alt aus, Sie kennen die Geschichte.

Ich verstehe nicht, warum man den Brüttenertunnel gegen die Initiative, die Volksinitiative «Schienen für Zürich» ausspielen soll. Wir haben hier die Möglichkeit einer Variante, Sabine Ziegler hat das bereits ausgeführt. Wir haben diese Variante, wir haben diesen Schritt. Verfolgen wir diesen Schritt! Wenn es, wie es die Hoffnung von der bürgerlichen Seite und auch von der Regierungsrätin ist, das Wunder geschehen könnte, dass man in Bundesbern den Brüttenertunnel von der dritten Priorität in die erste Priorität hieven könnte, dann wäre es ja schön, dann hätten wir ja später diese Variante. Aber zurzeit haben wir diese Situation und wir müssen in dieser Situation darüber befinden und ein klares Signal für unsere Wähler und auch nach Bundesbern senden.

In diesem Sinn bin ich für eine rollende Planung. Wir können nicht alles abwägen. Aber wir müssen heute entscheiden. Wofür können wir uns heute entscheiden? Für den ÖV – auf sicher. Wir können dann später, wenn wir die kurzfristig-mittelfristige Lösung erarbeitet haben, allenfalls in einem zweiten Schritt immer noch für den Brüttenertunnel kämpfen und uns dafür einsetzen, sollte sich die politische Grosswetterlage ändern und auch die Voraussetzung für schnellere Züge gegeben sein. Aber im Moment geht es darum, auf sicher zu gehen, unserer Wählerschaft, unseren Bahnkunden gegenüber unsere Pflicht zu erfüllen. Es lohnt sich, 300 Millionen Franken in unsere Bahnkunden zu investieren, so wie es sich seinerzeit gelohnt hat, 300 Millionen Franken in die Swissair-Kunden zu investieren, ein Betrag, der sich – wir wissen das – in Luft aufgelöst hat.

John Appenzeller (SVP, Stallikon): Das Gezwänge heute Morgen ist ja schon im Gange. Es braucht einfach keine solchen Vorlagen. Ich bin heute übrigens auch zweite Klasse unterwegs, lieber Marcel Burlet. Doch wenn ich dich richtig verstehe, dann gilt es bei dir sowieso, den motorisierten Individualverkehr ganz zu verhindern, sozusagen die «First Class» des Verkehrs. Diese kann man sich ja nicht einfach so leisten. Und deshalb muss diese auch ganz bekämpft werden. Die Linke meint hier einfach, man könne immer mehr ausbauen, ausbauen und nochmals ausbauen. Das Ganze kommt aber irgendwo auch mal an seine Grenzen. Diese Mehrbelastung würde ein echter Rohrkrepierer – oder doch eher «Schienenkrepierer» –, nicht nur wegen des behindertenunfreundlichen Knackpunktes, des Bahnhofs Effretikon. Die Mehrbelastung kommt auf finanziell und fahrtentechnisch ruinöse Verhältnisse hinaus.

Ich rufe Sie nun endgültig zur Vernunft auf: Stimmen Sie zweimal Nein! Danke.

Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden): Ich möchte gern auf das Votum von Lorenz Habicher reagieren. Er hat uns vorgeworfen, dass wir zwei Bahnprojekte verloren haben. Das stimmt. Das eine war das Zoo-Tram, das haben der VCS und wir auf der linken Seite verloren. Das andere war der Halbstundentakt. Das war nicht etwas, das auf dem Mist des VCS gewachsen war. Und jetzt möchte ich Ihnen eben auch noch ein Projekt, ein erfolgreiches Projekt nennen: Es ist der Durchgangsbahnhof. Seinen Anfang nahm der Durchgangsbahnhof hier in diesem Saal mit einer Einzelinitiative. Diese Einzelinitiative wurde dann aufgenommen und es kam zur Volksinitiative über den Durchgangsbahnhof. Die Einzelinitiative hatte hier in diesem Saal in den Neunzigerjahren elf Stimmen. Und Sie wissen selber, mit welcher grossen Mehrheit der Durchgangsbahnhof beim Volk durchgegangen ist, nämlich mit über 80 Prozent. Sie sehen, mehrheitlich ist eben das Volk gescheiter als die Politik.

Und jetzt noch etwas zum Brüttenertunnel: Sie sprechen jetzt vom Brüttenertunnel, vom grossen Projekt. Ich glaube Ihnen nicht, dass Sie für den Brüttenertunnel sind. Sie sind eigentlich überhaupt nicht für den öffentlichen Verkehr. Das haben Sie gezeigt bei der Glattalbahn. Da waren Sie die einzige Partei, die gegen die Glattalbahn war. Sie sind für uns einfach kein zuverlässiger Partner, weder auf kantonaler Ebene noch auf Bundesebene.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Sind Sie sicher, dass Sie alle zum zweiten Mal sprechen wollen? Sie sind sicher.

Willy Germann (CVP, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich danke Röbi Brunner (*Robert Brunner*), dass er als Erster jetzt das simple Links-Rechts-Schema in dieser Frage durchbrochen hat. Ich erinnere daran, dass wir uns einig waren: Ein Ja zur Initiative heisst Nein – endgültig Nein – zum Brüttenertunnel. Also Roli Munz (*Roland Munz*), du bist da völlig widersprüchlich. Du hast gesagt, die SP sei für einen Brüttenertunnel. Aber wenn wir vorher der Initiative zustimmen, ist der Tunnel gestorben.

Dann möchte ich daran erinnern, dass der Bund vor 1987 sehr genau geprüft hat: Wollen wir mittel- oder langfristig einen Brüttenertunnel,

Ja oder Nein? Und das Volk hat darauf diesem Tunnel zugestimmt. Es wäre juristisch spannend: Gilt jener Volksentscheid noch oder nicht? Ich möchte das offenlassen. Aber ganz klar ist und das hat Herr Friedli (*Max Friedli, Direktor BAV*) am Radio zum Ausdruck gebracht: Die Option ist für den Bund nicht gestorben. Der Bund pokert hoch. Er hat durchaus gesprochen, ja, wenn dann der Kanton Zürich mitfinanziere, dann könne man darüber reden. Also für mich ist klar, dass wir so ab dem Jahr 2016 eine Mitfinanzierung – nicht eine Vorfinanzierung – in die Finanzplanung des Verkehrsfonds einbeziehen müssen. Nun, es ist eine Illusion, eine Volksinitiative oder ein Gegenvorschlag könne irgendetwas präjudizieren oder beschleunigen. Gottlob ist das nicht mehr so. Im Strassenbau wird das nämlich noch und noch probiert.

Nun, Lilith Hübscher, du hast jetzt klar gesagt, für Winterthur müsse man sich jetzt für diese Schienen aussprechen. Der Stadtrat weiss ganz genau, warum er gegen die Initiative ist. Als es um Kapazitätsverbesserungen vor 17 Jahren ging, da hat sich der Stadtrat noch dagegen ausgesprochen. Aber heute ist sonnenklar: Die nötigen Kapazitätsverbesserungen erhalten wir bis 2018. Und nachher besteht das Nadelöhr nicht auf dieser Strecke – ich wiederhole mich –, sondern im Bahnhof Winterthur und zwischen Winterthur Hauptbahnhof und Grüze und Oberwinterthur. Das ist leistungsbestimmend. Und alles andere nützt dann nichts mehr, wenn Sie etwas vorfinanzieren wollen.

Hedi Strahm (SP, Winterthur): Ich bin wirklich sehr erstaunt. Weniger, dass die Bürgerlichen sich gegen den Schienenausbau einsetzen, sondern ich bin auch erstaunt, dass sogar Winterthurer Kantonsräte sich dafür einsetzen, dass eine utopische Vision verfolgt wird, statt endlich einen realistischen Kapazitätsausbau anzustreben, der erstens finanziell und zweitens auch innert vernünftiger Frist realisierbar ist. Dass Sie das nicht unterstützen, meine Herren aus Winterthur, das enttäuscht mich. Gerade für Winterthur, aber eben auch für die ganze Ostschweiz und auch für das nähere Ausland ist nicht der Brüttentunnel wichtig. Wichtig ist eine schnelle Verbindung, eine schnelle Verbindung nach Zürich, die endlich genügend Platz aufweist. Natürlich vor allem genügend Platz in der zweiten Klasse, aber eben auch in der ersten Klasse. Selbst wenn man viel Geld in die Hand nimmt, selbst dann steht man nämlich.

Sie können jetzt vom Brüttentunnel träumen, lieber Willy. Es ist nicht so, dass die Stadt Winterthur gegen diese Initiative war, weil sie

die Initiative nicht gut findet, sondern sie war dagegen, weil sie bis vor Kurzem noch an diesen Tunnel glaubte. Ich denke, sie hat jetzt nach dem Bericht aus Bern wahrscheinlich auch dazugelernt. Zudem, wenn wir schon lokalpatriotisch sprechen, ist der Tunnel für Winterthur ganz klar nicht die ideale Lösung. Es wird lärmiger und es wird in keiner Weise besser.

Also, Sie können jetzt weiterträumen. Aber bitte verhindern Sie mit Ihrer Träumerei nicht, dass endlich etwas getan wird gegen diesen Kapazitätsengpass. Stimmen Sie heute zweimal Ja. Machen Sie ein ganz klares Zeichen, dass wir eben für die gute Lösung sind, die halt auch den Schienenausbau bringt. Es ist eine gute Lösung, es ist eine schnelle Lösung und vor allem: Sie ist umsetzbar. Denken Sie doch bitte daran. Wählen Sie endlich etwas, das wir wirklich umsetzen können. Wie haben Helmut Schmidt und später übrigens – vielleicht glauben Sie dem eher – Christoph Blocher gesagt? «Wenn ich Visionen habe, gehe ich zum Arzt.» Bitte gehen Sie lieber zum Arzt und stimmen jetzt dafür zweimal Ja.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Lieber Roli Munz (Roland Munz), ich muss dich enttäuschen, wir haben natürlich schon gesehen, was da kommt. Wir wissen auch, schon länger, was wir wollen. Wir wären aber froh, wenn euer Bundesrat Moritz Leuenberger endlich einmal wüsste, was er will.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Genau! (Heiterkeit.)

Sabine Ziegler (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Es gibt nicht nur einen Bundesrat, der Klarheit haben muss. Es gibt hauptsächlich ein Parlament, welches die Finanzen im Bund oder in Bern spricht. Und im Parlament haben wir leider, leider keine SP-Mehrheit. Und Sie wissen ganz genau, Lorenz Habicher, wer die Verkehrskommission beim Nationalrat leitet, und Sie wissen ganz genau, wer die Gelder nicht spricht. Und die sind auch aus Zürich. Der Präsident heisst Max Binder. Und bei dir, lieber Willy Germann, habe ich das sehr gerne gehört, dass du bereit wärst, LSVA-Gelder in Grossprojekte zu stecken. Aber es war gerade das Ziel, das wir in der Budgetdebatte ja hatten. Und wer hat Nein gesagt? Und wer sitzt vom Kanton Zürich in der Verkehrskommission, das ist der Urs Hany. Er sollte mit der Thematik vertraut sein. Also von dem her, lieber Matthias Geilinger (Hei-

terkeit. Gemeint ist Martin Geilinger.), es ist ja nett, wenn man vom Brüttener träumt, aber hier dürfen wir nicht mehr träumen. Wir brauchen Handlungen. Und wenn ich jetzt von der FDP höre, es könne das gleiche Problem entstehen wie am Stadelhofen. Was haben denn die FDP und die Bürgerlichen gemacht, als man die 50 Millionen Franken in den Ausbau des Stadelhofens rausgenommen hat? Heute kostet das 500 – 500! – Millionen Franken, wenn man die Investitionen nicht zum richtigen Zeitpunkt macht. Das waren nicht wir von der Links-Grünen Seite, das waren die Bürgerlichen. Und ich bitte Sie jetzt, hier ganz gescheit zu sein und zweimal Ja zu stimmen. Wir brauchen einen Gegenvorschlag zu «Schienen für Zürich» Und dieser Gegenvorschlag soll entweder ein Upgrade sein in Richtung Brüttenertunnel das kann mit LSVA-Geldern sein – oder das soll heissen, dass wir Geld in die Hand nehmen, den Projektierungskredit für «Schienen für Zürich». Und deshalb muss diese Vorlage zurück in die KEVU und es müssen die Experten darüber – und nicht die 180 Personen, die heute als bessere Maulwürfe noch an einen Brüttenertunnel denken. Wir brauchen eine realistische Politik. Deshalb: zweimal Ja!

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Wir lassen uns nicht unterstellen, wir seien gegen den öffentlichen Verkehr. Die FDP hat die S-Bahnprojekte immer unterstützt, hat die Glattalbahn unterstützt. Der freisinnige Regierungsrat Hans Künzi war der «Vater» der S-Bahn, bedenken Sie das mal, et cetera, et cetera. Es geht heute auch nicht nur um den Engpass Winterthur-Effretikon, sondern wir müssen hier in grösseren Zusammenhängen denken. Und in grösseren Zusammenhängen denken, heisst eben auch, die Ostschweiz und den Anschluss nach Deutschland – immerhin wollen wir ja, dass die Strecke nach München elektrifiziert wird – und diese Region bedenken. Und da macht es eben keinen Sinn, lokal eine Fehlinvestition zuzulassen. Und letztendlich sind eine Bahnpolitik und eine Bahnplanung von dieser Dimension – eben nicht Winterthur, sondern Zürich–Ostschweiz – eben eine Sache des Bundes. Und der Bund soll hier seine Verantwortung wahrnehmen und auch dafür einstehen. Das müssen wir fordern!

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Es ist schön zu hören, dass René Isler von der SVP, dass die freisinnigen Rednerinnen und Redner so engagiert hier dem Brüttener das Wort reden. Das freut

mich. Zusammen haben FDP, SVP und die SP in Bundesbern die Mehrheit. Das ist schön und damit lässt sich doch etwas anstellen. Weisen Sie also jetzt das Geschäft zurück! Kommen Sie, ich lade Sie ein, auch Röbi Brunner (*Robert Brunner*), die Grünen, die andern, kommen Sie, gehen wir zusammen nach Bern! Wir haben dort gemeinsam eine Mehrheit von unseren Parteien. Sorgen wir für eine schnellere Realisierung des Brüttenertunnels! Dies müssen wir heute entscheiden, indem wir das Geschäft zurückweisen. Ganz werde ich mich dann auch persönlich in einem Gespräch mit Herrn Leuenberger (*Bundesrat Moritz Leuenberger*) verwenden, dass auch er im Bundesrat, wo SP, FDP und SVP zusammen auch eine Mehrheit haben, den Brüttener sehr schnell forcieren und bauen kann. Dann ist das Problem an sich ja gelöst. Aber wir trauen natürlich nicht allen Bürgerlichen in Bern – nicht immer –, denn Bundesbern, die bürgerliche Mehrheit, hat entschieden, den Brüttener nicht zu wollen. Vielleicht müssen Sie parteiintern mal miteinander reden. Und um nicht total leer auszugehen und zwischen Ihre Grabenkämpfe in der eigenen Partei runterzufallen, deshalb brauchen wir zur Absicherung ein Ja zur Initiative. Ich danke Ihnen.

Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Hedi Strahm hat es in ihrem Votum angetönt und Dieter Kläys Votum hat es nochmals bestätigt: In Verkehrsfragen – und auch sonst – sind Frauen nicht nur praktischer, sondern auch realistischer, jedenfalls in Winterthur.

Und, lieber Willy Germann, wenn das Problem der Winterthurer Kapazitäten ab 2012 innerhalb von Winterthur liegt, dann nützt auch der Brüttenertunnel nichts.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Wir haben jetzt lange diskutiert und es braucht noch einmal eine Klärung. Die zerstrittenen Parteien oder Fraktionen liegen links und grün. Die geschlossenen Parteien oder Fraktionen liegen in der Mitte oder rechts. Wir haben uns schon in der Kommission konsequent für zweimal Nein ausgesprochen. Und, Roland Munz, mit einem Ja für eine Rückweisung in die Kommission verzögert sich das Ganze und es beschleunigt sich nicht. Ich möchte also bitten: Die Rückweisung ist ungefähr das Dummste, was wir machen können. Denn ich bin der Meinung, die 180 Volksvertreterinnen und Volksvertreter hier drinnen

haben zusammen mehr zu sagen als ein paar Fachspezialisten, die vielleicht einer falschen Idee nachhängen, Sabine Ziegler. Und ich möchte das Ganze auch nicht zur Glaubens- oder Vertrauensfrage machen, wie das Susanne Rihs macht, denn für mich ist es wirklich noch der Souverän, der entscheidet. Wir können kein besseres Signal nach Bern schicken als ein Nein zur VCS-Initiative «Schienen für Zürich». Denn das sagt ganz klar, was der Kanton Zürich will: Wir wollen keinen Vierspurausbau und dann zufrieden sein, sondern wir wollen etwas Besseres, die bessere Lösung für unser Problem.

Sabine Ziegler hat in ihrem ersten Votum die Trassen und den Güterverkehr angesprochen. Für den ab 13. Dezember 2009 gültigen Jahresfahrplan dieses Jahres wurden am 21. August 2009 total 12'818 Trassen definitiv zugeteilt. Während beim Personenverkehr die Anzahl der zugeteilten Trassen leicht anstieg, sank im Güterverkehr die Trasseenachfrage gegenüber dem Bestelltermin des Vorjahres um 10 Prozent. Sie sehen also die Entwicklung und Sie müssen nicht sagen, wir müssten Güter- und Personenverkehr noch extremer trennen. Wir haben in der Kommission auch gehört – der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) hat es uns klar gesagt: Für die vierte Teilergänzung der S-Bahn haben wir genügend Trassen. Das funktioniert. Und wir können hier jetzt ein klares Signal machen. Keine Rückweisung mit vielen Gesprächen in eine Kommission, das bringt nichts! Keine Unterstützung für eine Volksinitiative, die zwar eine gute Idee hatte, jetzt aber überholt ist und das Falsche will! Also bleibt nur das, was Hanspeter Haug ganz am Anfang gesagt hat: Stimmen wir zweimal Nein!

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Schnell aufstehen und schnell zu sprechen beginnen, sonst wehrt sich noch jemand weiterer mit Handzeichen und ich komme noch nicht dran. Ich hatte eigentlich vor, heute Morgen einige Geschäfte mit Ihnen zusammen zu erledigen. Es tut ein bisschen weh, dass es nur ein einziges sein wird.

Und trotzdem ist es ein besonderes Erlebnis, denn auch nach 15 Jahren Regierungstätigkeit ist es immer noch aussergewöhnlich, wenn sich die linke Ratsseite so vehement – nicht alle, aber doch viele –, so vehement gegen ein umweltfreundliches, die Menschen entlastendes und zukunftsgerichtetes Projekt des öffentlichen Verkehrs ausspricht und sich stattdessen für ein von Fachkräften immerhin aus Umweltgründen wahrscheinlich nicht bewilligungsfähiges Projekt einsetzt und dann behauptet, sie hätte den Spatz in der Hand. Den haben Sie noch

lange nicht in der Hand, sage ich Ihnen, und zudem macht dieser Spatz ganz schön viel Lärm, viel Lärm nämlich in einem Gebiet, das sehr dicht besiedelt ist. Und darauf bin ich seit ein paar Jahren spezialisiert.

Rund 80'000 Fahrgäste in 500 Zügen verkehren jetzt schon täglich durch das Nadelöhr Kemptthal zwischen Zürich und Winterthur durch ein Gebiet, das wirklich mit sehr vielen Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Zürich bewohnt ist. Mit den Investitionen im Zusammenhang mit ZEB, HGV und den vierten Teilergänzungen der S-Bahn, von denen wir jetzt gerade so viel reden und für die wir so viel lobbyieren, wird dieser Korridor weiter ausgebaut. Bis 2018 also werden zwischen Winterthur und Zürich rund 600 Millionen Franken investiert und die Leistungsfähigkeit dieses Korridors wird nochmals erhöht. Es geht also nicht um Sitzplätze, sondern es geht um die Menge der Züge und um die Kadenz, in der sie fahren sollen. Auf langfristige Sicht ist ein Befreiungsschlag dringend notwendig.

Die Initiative sieht einen oberirdischen Ausbau entlang der bestehenden Strecke auf vier Spuren vor. Und der Regierungsrat bevorzugt den Brüttenertunnel – und hat das auch klar gemacht – als schnellere und auch zukunftsgerichtete Alternative – und er lehnt deshalb die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag ab. Zudem ist der Regierungsrat der Meinung, dass der Ausbau einer nationalen Hauptachse Aufgabe des Bundes ist, und ist darin jetzt auch bestärkt worden. Der Regierungsrat und der Bundesrat sind sich offensichtlich einig. Der Bund hat den Handlungsbedarf auf dem Korridor Winterthur–Zürich oder umgekehrt erkannt und er ist auch bereit, einen Ausbau auf diesem Korridor zu finanzieren. Die Zwischeninformation zur Bahn 2030 durch das Bundesamt für Verkehr von vergangener Montagabend bestätigt dies auch. Noch vor wenigen Jahren, als der Kanton Zürich sich bereits für einen Ausbau der Strecke aussprach, stellte das BAV die Notwendigkeit einer grösseren Kapazitätserweiterung zwischen Winterthur und Zürich infrage. Ebenso wurde vor nicht allzu langer Zeit die Notwendigkeit der Durchmesserlinie angezweifelt. Und nun sprechen sich das BAV und die SBB für den Ausbau entlang der bestehenden Strecke aus. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die SBB im Rahmen einer Planungsstudie vor einigen Jahren die Variante «oberirdischer Ausbau» bezüglich der Bewilligungsfähigkeit ebenfalls ganz ernsthaft anzweifelte.

Warum sage ich Ihnen das alles? Die heutige Situation erinnert mich an die Entstehungsgeschichte der sich im Bau befindlichen Durchmes-

serlinie. Auch damals bevorzugten Bund und SBB den Ausbau der bestehenden Wipkinger Linie. Und diese Pläne scheiterten im Plangenehmigungsverfahren. Daraus entstand die DML (*Durchmesserlinie*) als zukunftsweisende und weitaus leistungsfähigere Lösung. Wir sollten aus der Vergangenheit lernen und auch auf der Strecke Zürich–Winterthur oder Winterthur–Zürich an einer zukunftsgerichteten, langfristigen Lösung arbeiten. Damit würden wir Weitsicht beweisen, denn der Brüttenertunnel ist eine weiter ausbaufähige Lösung und damit auch für die übernächste Generation von Bedeutung.

In der politischen Diskussion 2030 sind längst noch nicht alle Würfel gefallen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Brüttenertunnel im Rahmen der Konkretisierung der Botschaft doch noch in «Bahn 2030» aufgenommen wird. Die Vorlage «Bahn 2030» wird voraussichtlich im Frühling 2011, also in einem Jahr, fertig ausgearbeitet sein. Und danach startet erst die Vernehmlassung in den Kantonen. Mit Parlamentsbeschlüssen ist frühestens im Laufe von 2012 zu rechnen. Die verschiedenen Medienberichte der letzten Woche zu «Bahn 2030» und zum Ausbau zwischen Zürich und Winterthur haben mehr Verwirrung gestiftet, als Klärung gebracht.

Uns bekräftigt allerdings der Zwischenbericht des BAV in unserer Haltung zur Initiative «Schienen für Zürich». Der Ausbau der wichtigen Ost–West-Achse ist Aufgabe des Bundes. Die Annahme der Initiative und damit die Finanzierung oder Vorfinanzierung des Ausbaus durch den Kanton Zürich würde ein falsches Zeichen gegenüber dem Bund setzen und den Brüttenertunnel verunmöglichen. Ich empfehle daher, die Initiative, wie vorgesehen, ohne Gegenvorschlag abzulehnen und auch nicht an die Kommission zurückzuweisen. Wir haben hier nicht einen Expertenentscheid zu fällen, sondern einen klar politischen Entscheid. Und damit besteht schon gar kein Anlass und auch kein Nutzen in dieser sehr frühen Phase der politischen Diskussion, das Ziel aus den Augen zu verlieren, Experten dahinter zu scharen und das Handtuch zu werfen. Beharrlichkeit hat sich auch im Fall der Durchmesserlinie sehr gelohnt. Und falls wir es nicht schaffen sollten, falls es tatsächlich so sein sollte, dass der Brüttenertunnel in «Bahn 2030» nicht aufgenommen wird, bleibt dem Kanton Zürich mit Blick auf den Zeitplan von «Bahn 2030» immer noch genügend Zeit zu handeln.

Ich möchte auch daran erinnern, dass der Verkehrsfonds in den nächsten Jahren bereits durch zahlreiche andere Ausbauprojekte belastet sein wird. So müssen die vierten Teilergänzungen der S-Bahn finan-

ziert werden, sonst funktioniert die Durchmesserlinie nicht. Und ferner laufen die Planungsarbeiten für das Tram Hardbrücke und für die Limmattalbahn auf Hochtouren. Der Regierungsrat hat diesbezüglich seine Prioritäten gesetzt. Eine weitere grosse Belastung kann der Verkehrsfonds derzeit nicht verkraften. Und weitere Investitionsgelder stehen uns, wie Sie heute Morgen gehört haben, nicht zur Verfügung. Der VCS hat Gottvertrauen oder ruft auf zu Gottvertrauen– Gottvertrauen Ja, aber nicht für den Bund. Vielleicht könnte der Herrgott ja mithelfen, dem Bund Augen und Ohren zu öffnen in der nächsten Zeit, um den Brüttenertunnel zu unterstützen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Regierung zu folgen und die Initiative ohne Rückweisung an die Kommission und ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Ich danke für Ihr Verständnis.

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Peter Anderegg, Robert Brunner, Roland Munz (in Vertretung von Priska Seiler Graf):

I. Die Vorlage wird an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt zurückgewiesen. Die Kommission wird beauftragt, einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Schiene für Zürich; Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» auszuarbeiten.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wünscht der Kommissionspräsident Ruedi Menzi nochmals das Wort? Sie haben immer das Wort (*Heiterkeit*). Sie wünschen es nicht. Sabine Ziegler verzichtet ebenfalls aufs Wort zu ihrem Minderheitsantrag. Wünscht sonst noch jemand das Wort? Genau, Gabi Petri, Zürich.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Nur einen kleinen Satz noch zu unseren bürgerlichen Kollegen auf der anderen Ratsseite: Sie haben den halben Morgen dafür verwendet, Ihr Bekenntnis für den Brüttenertunnel hier in den Ratssaal zu tragen. Wenn Sie Ihrem Credo nur ein My Glaubwürdigkeit verleihen möchten und eine grosse Röhre haben wollen, dann müssten Sie jetzt eigentlich zustimmen (*Heiterkeit*).

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler mit 124 : 45 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Somit entfällt Ziffer II des Minderheitsantrags. Wir kommen zur Detailberatung.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Robert Brunner, Roland Munz (in Vertretung von Priska Seiler Graf), Benno Scherrer Moser:

I. In Zustimmung zur Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» beschliesst der Kantonsrat:

Für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich–Winterthur zwischen Hürlistein (Effretikon) und Winterthur auf durchgehend vier Gleise wird ein Rahmenkredit von 520 Mio. Franken als Staatsbeitrag an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bewilligt.

Dieser Ausbau soll zeitgleich mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich fertiggestellt sein.

Der Rahmenkredit vermindert sich um die Beiträge des Bundes.

Der Rahmenkredit erhöht oder vermindert sich um die Kosten, welche durch eine allfällige Bauteuerung oder Bauverbilligung zwischen der Einreichung der Initiative und der Fertigstellung des Projekts entstehen.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Das Wort zu diesem Minderheitsantrag wird nicht gewünscht.

Weil mit dem Minderheitsantrag das Initiativbegehren zum Beschluss des Kantonsrates wird, unterliegt der Minderheitsantrag der Ausgabenbremse. Der Rat besteht aus 180 Mitgliedern. Es braucht mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag von Sabine Ziegler mit 120 : 54 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Damit entfallen die Ziffern II bis IV des Minderheitsantrags.

II., III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes***Rücktritt aus dem Kantonsrat von Ueli Annen, Illnau-Effretikon***

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Sie haben am 22. März 2010 dem Rücktrittsgesuch von Ueli Annen, Illnau-Effretikon, stattgegeben. Heute nun ist dieser Tag des Rücktritts gekommen.

Ratssekretär Bernhard Egg verliest das Rücktrittsschreiben: «Nach dem Rückzug aus der beruflichen Tätigkeit möchte ich auch der Zeit im Kantonsrat selbstbestimmt ein Ende setzen. Ostern ist ein guter Anlass, um das neue Leben anzufangen. Ich ersuche Sie, mich auf dieses Datum, das heisst auf den 29. März 2010 hin, aus dem Rat zu entlassen.

Nach fast elf Jahren kantonsrätlicher Tätigkeit braucht man für den Rücktritt keine besonderen Gründe mehr anzuführen. Ich konnte in dieser Zeit viel dazulernen, musste mir aber auch manches anhören, für das ich aus meiner Warte keine Verwendung hatte. Der Anteil des Letzteren hat in jüngster Zeit deutlich zugenommen.

Für mich waren politisches Denken und Handeln noch nie an ein politisches Mandat gebunden und in diesem Sinne gedenke ich auch weiterhin aktiv zu bleiben. Ich überlasse Ihnen getrost, aber natürlich nicht ohne ein Quäntchen Wehmut, die Arena des Rathauses, danke allen für die gelebte Kollegialität und wünsche dem Rat und dem Kanton gutes Gedeihen.

Mit freundlichen Grüßen, Ueli Annen.»

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ueli Annen ist an den Gesamterneuerungswahlen von 1999 als Kantonsrat gewählt worden. Mit seinem persönlichen Erfolg hat er der SP des Bezirks Pfäffikon zugleich ein zweites Mandat hier in diesem Rat gesichert. Bereits in seiner zweiten Amtswoche gehörte Ueli Annen zu den Gründungsmitgliedern der Sachkommission für Staat und Gemeinden an. Dieser Kommission unseres Rates gehörte der Illnauer bis zum heutigen Tag an, wobei er sich dem kantonalen Finanzausgleich besonders widmete. Darüber hinaus engagierte sich Ueli Annen in den beiden Spezialkommissionen, welche die Parlamentarische Initiative betreffend Verwendung von Gewinnen aus der Privatisierung von Staatsbetrieben beziehungsweise das Organisationsgesetz des Regierungsrates und das CRG (*Gesetz über Controlling und Rechnungslegung*) berieten.

Ausserhalb der Kommissionsarbeit machte sich der promovierte Anglist und langjährige Mittelschullehrer vor allem für Bildungsbelange und ganz allgemein für Kinder- und Jugendanliegen stark. Ebenso sehr setzte sich Ueli Annen für die Kulturpolitik ein. Mit einem Postulat hat er etwa das heutige Opernhausgesetz namhaft beeinflusst.

Lieber Ueli, von Illnauerin zu Illnauer: Ich danke dir herzlich für deinen vielfältigen Einsatz zugunsten des Kantons Zürich. Leider hatten sich ja unsere Wege im Effretiker Parlament nicht gekreuzt. Kurz bevor ich im Jahr 1994 ins Effretiker Parlament gewählt wurde, bist du leider zurückgetreten. Umso mehr freute ich mich über die regelmässigen Berührungspunkte während der vergangenen fast sieben Jahre hier im Kantonsparlament. Ich hätte mir nie denken können, dass ich für dich eines Tages eine Laudatio halten darf, kennen wir uns doch bereits seit den frühen Achtzigerjahren, nämlich seit 1980, seit meine Eltern – sie sitzen übrigens heute für dich auf der Tribüne – in deine Nachbarschaft zügelten: Rot und Grün in friedlicher Koexistenz und in jeder Beziehung ergänzend. Und beim Schreiben dieser Worte ist mir bewusst geworden, dass du ein wirklicher Sozialdemokrat alter Schule bist, so vom Kaliber Helmut Hubacher. Du lebst, was du redest – und umgekehrt. Du stehst immer für die Benachteiligten und Schwachen unserer Gesellschaft ein und nimmst dabei kein Blatt vor den Mund. Das gefällt mir.

Für die Zukunft ohne Parlament, aber nicht ohne Politik wünsche ich dir alles Gute– auf deinen Reisen, beim Musizieren und beim Gärt-
nern. Uf bald wieder z'Illau! (*Anhaltender kräftiger Applaus.*)

Schluss der Sitzung: 11.30 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 29. März 2010

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 12. April
2010.