


57. Sitzung, Montag, 26. Mai 2008, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Regula Thalmann (FDP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände
63. Gerichtsverfassungsgesetz

 Antrag der Redaktionskommission vom 19. Mai 2008, **4498a**..... Seite 3606

64. Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülmen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie einer Personenunterführung bei der Mülmen, Gemeinde Richterswil (Ausgabenbremse)

 Antrag des Regierungsrates vom 31. Oktober 2007 und geänderter Antrag der KPB vom 25. März 2008, **4448a**..... Seite 3608

65. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Haupteingang des Zoo; Rahmenkredit für die Verlängerung der Tramlinie direkt zum Haupteingang des Zoo Zürich und zur Masoala-Halle» (Ausgabenbremse)

 Antrag des Regierungsrates vom 5. Dezember 2007 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. März 2008, **4455a**..... Seite 3638

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Erklärung der SP-Fraktion zur Stellungnahme der Regierung zur Behördeninitiative und zum ersten ZFI-Bericht*..... Seite 3607
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 3659

Geschäftsordnung

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

63. Gerichtsverfassungsgesetz

Antrag der Redaktionskommission vom 19. Mai 2008, [4498a](#)

Bernhard Egg (SP, Elgg), Präsident der Redaktionskommission: Wir stellen Ihnen den Antrag, die Vorlage so zu verabschieden. Wir haben nur den Ingress verändert, inhaltlich nichts.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich beantrage Ihnen, die Redaktionslesung paragraphenweise durchzuführen. Sie sind damit einverstanden.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I. bis III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Vorlage ist damit redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 134 : 1 Stimme bei 0 Enthaltungen, der Vorlage [4498a](#) gemäss Antrag der Redaktionskommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich erinnere Sie daran, dass das Gesetz somit sofort in Kraft tritt. Die Vorlage untersteht aber gleichwohl dem fakultativen Referendum. Der Minderheitenstandpunkt wird, sofern das Referendum ergriffen wird, von der Geschäftsleitung verfasst.

Das Geschäft ist erledigt.

Erklärung der SP-Fraktion zur Stellungnahme der Regierung zur Behördeninitiative und zum ersten ZFI-Bericht

Priska Seiler (SP, Kloten): «Kantonsrat muss Fehlentscheid der Regierung korrigieren.» Die SP-Fraktion bedauert, dass die Zürcher Regierung die von nicht weniger als 69 Gemeinden unterschriebene Behördeninitiative ablehnt. Nach wie vor sehen wir in diesem Vorstoss eine mögliche Lösung in der Lärmproblematik, da er gerade auch in der Flughafenregion über breite Akzeptanz verfügt. Der Flughafen hätte unter diesen Voraussetzungen noch genügend Wachstumspotenzial, die Bevölkerung hätte mit den acht Stunden Nachtruhe und dem klaren Plafond bei 320'000 Bewegungen pro Jahr eindeutig mehr Lebensqualität.

Der erste ZFI-Bericht (*Zürcher Fluglärmindex*), der vorwiegend die Jahre 2005 und 2006 miteinander vergleicht, lässt uns nämlich aufhorchen. Der Richtwert von 47'000 der AsgP, also der Anzahl stark gestörter Personen, wird schneller als uns lieb ist, erreicht sein. Taugliche Massnahmen, um dieser Entwicklung Gegensteuer zu geben, müssen also jetzt schon in Angriff genommen werden. Dank der durchaus brauchbaren Analyse des ZFI-Berichts wissen wir auch, warum die Menge der stark belästigten Personen grösser geworden ist, obwohl die Flugbewegungen zurückgegangen sind. Flugbetriebliche Veränderungen wegen der deutschen Verordnung waren der Hauptgrund, aber auch vermehrte Flüge in den sensiblen Randzeiten, also am Morgen und am Abend, sowie Bevölkerungswachstum in der Flughafennähe.

Daher fordern wir die Umsetzung der Behördeninitiative. Diese ist eine mögliche wirkungsvolle Gegenmassnahme, damit der Richtwert nicht überschritten wird, indem nämlich die Tagesrandzeiten durch eine verlängerte Nachtruhe entschärft werden. Der Ball liegt nun beim

Kantonsrat. Wir fordern Sie auf, die Initiative bei gegebener Zeit definitiv zu unterstützen. Die Bevölkerung im Kanton Zürich wie auch in den Flughafengemeinden hat grosse Hoffnungen in diesen Rat.

64. Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie einer Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 31. Oktober 2007 und geänderter Antrag der KPB vom 25. März 2008, [4448a](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Abstimmung zu römisch 1 untersteht der Ausgabenbremse. Wir führen zuerst eine Eintretensdebatte. Die Minderheitsanträge werden in der Detailberatung begründet. Der Kommissionsantrag und die drei Minderheitsanträge sind gemäss Paragraph 30 des Geschäftsreglements des Kantonsrates als gleichwertige Hauptanträge zu behandeln. Wir werden daher nach dem Cup-System abstimmen.

Eintreten

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Vorlage beantragt einen Kredit für ein Vorhaben, das eigentlich nicht nur in der Kommission für Planung und Bau beinahe allen Interessierten im Grunde gut, erstrebenswert und richtig erscheint – zumindest hat dies niemand offen bestritten –, nämlich dass der Bevölkerung hier der Zugang zum See nicht verunmöglicht bleiben soll; ein Zugang, wie er auch im Richtplan vorgesehen ist.

Die Vorlage beschreibt ein kurzes, 1,6 Kilometer langes Stück Weg am Zürichsee. Der beantragte Kredit betrifft auch genau dieses kurze Stück. Für alle, die auf die Realisierung des Seeuferwegs warten, wie für alle, die die Realisierung fürchten, dient diese Vorlage jedoch auch als Pilotprojekt für die Umsetzung des Verfassungsauftrags und des regierungsrätlichen Legislaturziels bei der Förderung der Gewässer, womit auch die kontroverse Betrachtung der Anträge erklärbar wird.

Wie wirkt sich der Verfassungsauftrag auf die Revitalisierung der Gewässer aus? Welchen Anspruch auf die Zugänglichkeit der Ufer kann daraus abgeleitet werden? Wie wird den Ansprüchen des Naturschutzes und den Bedürfnissen der Erholung Suchenden Rechnung getragen? Wie wird die Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden geregelt? So wird dieses kurze Stück Weg als Beispiel genommen, wie es bei der Erstellung weiterer Stücke bis zur Realisierung der in der Vision «Zürichsee 2050» beschriebenen Aufwertung der 67 Kilometer Zürichseeufer weitergehen soll.

Das Vorhaben wird von der Stadt Wädenswil und der Gemeinde Richterswil unterstützt, obwohl die Gemeinden an sich gar keinen finanziellen Beitrag an einen Seeuferweg leisten müssten, da ein solcher Weg von Gesetzes wegen als kantonale Strasse gilt. Der Beitrag der beiden Gemeinden steht hier also quasi als Tatbeweis da für den Wunsch der lokalen Bevölkerung, dass in ihrem Gebiet ein solcher Weg rasch gebaut werden soll.

Dass wir bei dieser Vorlage neben einem Kommissionsantrag aber auch noch drei Minderheitsanträge haben, zeigt, dass es über das Wie und das Zu-welchem-Preis einiges an Diskussionen gegeben hat. Die Kommission hat sich an insgesamt sechs Sitzungen, darunter einem Augenschein, sehr intensiv und detailliert mit dem Projekt auseinandergesetzt. Diskussion und Fragen liefen über die Verhandlungen mit den SBB (*Schweizerische Bundesbahnen*) zur vorgesehenen Unterführung, über den Wert einzelner Aufwertungen für die Natur, die Attraktivierung für die Erholung Suchenden, über bauliche Elemente wie den Vorteil von Steglösungen gegenüber einer Wegführung auf dem Blockwurf neben den Bahngleisen, über die Art und Weise des Umgangs mit den wenigen privaten Grundbesitzern bis hin zur Länge des Wegs.

Ich präsentiere Ihnen nun eine kurze Chronologie der Projektentwicklung bis zum Kommissionsantrag, so, wie dies die Kommission in den Beratungen in Erfahrung gebracht hat. Am Anfang stand der Wunsch der Bevölkerung aus den beiden Gemeinden. Darauf wurde ein erstes Projekt ausgearbeitet, ohne Aufwertungsmassnahmen, mit einer Kostenschätzung von 2,9 Millionen Franken. Die Diskussion um diesen Weg fällt dann genau in die Zeit des MH06 (*Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 2006*), wo versucht wurde, im Kantonshaushalt Sparpotenzial zu finden. Der Kanton bezeichnet den Seeuferweg hier dann auch als Wunschbedarf. Der Kanton verlangt von den Gemeinden Beiträge. Diese werden in Volksabstimmungen dann auch gespro-

chen mit Stimmenanteilen von bis zu 70 Prozent Zustimmung. Dann verabschiedet der Regierungsrat aber auch die Legislaturziele 2003 bis 2007. Dort wird von der Aufwertung der Gewässer gesprochen. Die Baudirektion lässt die Vision «Zürichsee 2050» als Projekt ausarbeiten. Jetzt ist hier, wenn man dieser Vision nachleben will, das Projekt zu überarbeiten. In der Projektüberarbeitung wird dann den Ansprüchen aus den verschiedenen Abteilungen des Naturschutzes, des Gewässerbaus Rechnung getragen. Weiter wird mit den SBB die Vorprüfung des Projekts besprochen, worauf dann herauskommt, dass es eine Unterführung braucht, weil der Bahnübergang, der bis zu 22 Minuten ohne Unterbruch geschlossen ist, aus Sicherheitsgründen nicht aufrechterhalten werden kann. Die Kosten allein für die Personenunterführung betragen 2,4 Millionen Franken. Mit den Aufwertungsmassnahmen, die aus den Ämtern kommen, entsteht ein Projekt von über 9 Millionen Franken. Das heisst, es verbliebe dann ein Kantonsanteil von 8,4 Millionen Franken.

Es wird berichtet, dass die Landbesitzer nicht einverstanden waren. Deshalb führten verschiedene Gespräche dazu, dass am Projekt Änderungen vorgenommen wurden, damit die Landbesitzer Zustimmung signalisieren konnten. Die Regierung forderte selber auch Kürzungen. Es wurde eine Projektbegleitgruppe mit Vertretern aus allen betroffenen Ämtern gebildet. Dies hat die Kosten des Projekts weiter reduziert. Es hat aber keine Ämtervernehmlassung im eigentlichen Sinn gegeben. Das überarbeitete Projekt führt zu Einsparungen über 2,38 Millionen Franken. Fast alles sind Aufwertungsmassnahmen, die man aus dem Projekt gestrichen hat.

So kommt es nun zur Vorlage der Regierung mit dem Projekt über 7,355 Millionen Franken mit einem Kantonsanteil von 6 Millionen Franken. Die Kommissionsmehrheit findet dann, man müsste den Kredit aufstocken auf 6,3 Millionen Franken Kantonsanteil. Das ist eine Aufstockung um 245'000 Franken. Am knappsten lassen sich die Breite und die Diskussionsergebnisse in der Kommission aufzeigen, wenn ich in der gebotenen Kürze den Kommissionsantrag und die Minderheitsanträge kommentiere.

Der Kommissionsantrag ist ein Kompromiss. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder ist davon überzeugt, dass man der Natur quasi als Preis für den öffentlichen Zugang zum See etwas mehr zurückgeben soll als das, was von der Regierung vorgesehen ist. Beim Staubenweidli soll deshalb für 245'000 Franken eine zusätzliche Aufwertung vorgenommen werden. Angesichts der in der Ämtervernehmlass-

sung weggekürzten Aufwertungsmassnahmen wären die 245'000 Franken eine bescheidene Aufstockung, die aber als Vorbild für weitere Etappen eines Seeuferwegs dienen und so eher dem Verfassungsauftrag und dem regierungsrätlichen Legislaturziel genügen könnten.

Der erste Minderheitsantrag, der von Maria Rohweder und Mitunterzeichnenden, setzt sich für eine konsequente Umsetzung der vom Amt für Landschaft und Natur (ALN) im ursprünglichen Projekt gewünschten Aufwertungen der Natur ein. Die Mehrheit der Kommission lehnt die Aufstockung um die 2,38 Millionen Franken ab, da die regierungsrätliche Vorlage das Minimum der Aufwertung erfülle.

Der zweite Minderheitsantrag, der von Hans-Heinrich Heusser und Mitunterzeichnenden, entspricht dem ursprünglichen Antrag der Regierung. Er wird von dieser Minderheit noch immer als ausreichend angesehen, auch in Bezug auf den Ausgleich mit der Natur. Die Kommissionsmehrheit möchte im Sinne des Kommissionsantrags doch etwas mehr als das absolut Notwendige für die Anliegen der Natur tun.

Der dritte Minderheitsantrag stammt von Max Clerici und Mitunterzeichnenden. Er beruft sich mit einer Kürzung des Regierungsantrags um weitere 1,36 Millionen Franken darauf, dass zum Zeitpunkt der Volksabstimmungen in den Gemeinden offenbar ein weit geringerer Betrag des Kantons für die Erstellung eines Seeuferwegs genügt habe. Die Mehrheit kann dieser Argumentation nicht folgen, weil nicht zuletzt der doch notwendige Bau einer Unterführung der stark frequentierten Bahnlinie zu einem höheren Betrag geführt hat. Sie fürchtet zudem, dass eine derart starke Kürzung einer Rückweisung gleich käme, weil mit der ganzen Projektierung noch einmal von vorne begonnen werden müsste.

Im Namen der vorberatenden Kommission beantrage ich Ihnen, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Die Vorlage 4448 will einen Kredit für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen, Wädenswil, bis Mülenen, Richterswil. Die SVP anerkennt grundsätzlich das Bedürfnis für die Realisierung des genannten Fusswegs. Die SVP anerkennt ebenfalls die in diesem Zusammenhang geplanten Aufwertungsmassnahmen bezüglich Ökologie, Landschaft und Erholungsattraktivität. Wenn man sich ernsthaft mit diesem Projekt befasst, stellt man unweigerlich fest, dass es fast einer Quadratur des Zirkels gleichkommt, die verschiedenen Bedürfnisse zusammen mit den vor-

handenen Gegebenheiten unter einen Hut zu bringen. Die SVP anerkennt denn auch ausdrücklich die Bemühungen der verschiedenen Beteiligten, ein Projekt vorzuschlagen, hinter dem alle stehen können. Es sind dies von der Kantonalen Verwaltung die Abteilungen Wasserbau und Wasserwirtschaft des AWEL (*Amt für Wasser, Energie und Luft*), die Fachstelle Naturschutz sowie die Fischerei- und Jagdverwaltung vom Amt für Landschaft und Natur; vom Amt für Raumplanung und Vermessung sind es der Kreisplaner, die Kantonsarchäologie und die Denkmalpflege. Und nicht zuletzt – und für uns nicht am unwichtigsten – sind es die betroffenen Grundeigentümer. Weiter waren bei der Projektierung vertreten: die SBB, die Stadt Wädenswil, die Gemeinde Richterswil, die Zürcher Arbeitsgruppe für Wanderwege und schliesslich der Verein Zürichseelandschaft, bekannt unter dem geläufigeren Namen «Schilfröörli-Club». Die beiden betroffenen Gemeinden beteiligen sich denn auch je mit 600'000 Franken an den Kosten. Zusätzlich leistet die Zürcher Arbeitsgruppe Wanderwege einen Kostenanteil von 100'000 Franken.

Im Übrigen ist aber die Kostenentwicklung der sehr unerfreuliche Aspekt dieser ganzen Vorlage. Im Juni 2005, als in Richterswil und in Wädenswil die Beiträge von je 600'000 Franken per Urnenabstimmung bewilligt wurden, wurde noch mit Gesamtkosten von 3,5 Millionen Franken gerechnet, für den Kanton wären demnach noch 2,3 Millionen Franken verblieben. Aus verschiedensten Gründen, nicht zuletzt wegen der umfangreichen Massnahmen zu Gunsten von Ökologie und Landschaft, sind die Kosten zulasten des Kantons von damals 2,3 Millionen Franken gemäss Antrag des Regierungsrates auf heute 6,055 Millionen Franken empor geschneilt. Dass sich heute sämtliche Beteiligten an diesem Projekt, erwähnen möchte ich insbesondere und namentlich auch die Fachstelle für Naturschutz sowie die beiden direkt betroffenen Gemeinden, hinter die regierungsrätliche Vorlage stellen konnten, ist an sich sehr erfreulich und zeugt von einer sehr umsichtigen Planung. Die regierungsrätliche Vorlage ist also ein sehr guter, zürcherischer Kompromiss. Es ist aber eine betrübliche Tatsache, dass dieser Konsens einen sehr hohen Preis, um nicht zu sagen eine gewaltige Kostenexplosion zulasten des Kantons von 2,3 Millionen auf über 6 Millionen Franken zur Folge hat.

Die SVP steht trotz der unerfreulichen Kostenentwicklung hinter dem Regierungsantrag und anerkennt damit wie gesagt die äusserst vielfältigen Ansprüche, denen das Projekt zu genügen hat. Damit es klar ist: Die SVP unterstützt den Antrag des Regierungsrates in der Höhe von

6,055 Millionen Franken. Leider fand der Regierungsrat in der KPB keine Mehrheit, sodass wir heute über einen KPB-Antrag von 6,3 Millionen Franken zu befinden haben. Die SVP hat daher den Regierungsvorschlag als Minderheitsantrag wieder eingebracht und wird dies – wenn notwendig – zu gegebener Zeit bestätigen und begründen. Wir werden die Vorlage ablehnen, sofern wir in der Schlussabstimmung über einen Kredit zu befinden haben werden, der höher ist als die vom Regierungsrat vorgeschlagenen 6,055 Millionen Franken.

Monika Spring (SP, Zürich): «Kanton und Gemeinden fördern die Renaturierung der Gewässer», so heisst es in Artikel 105 unserer neuen Kantonsverfassung. Dass Erhaltung und Wiederherstellung natürlicher Lebensräume um die Gewässer möglich sind, zeigte nicht nur die erfolgreich aufgegleiste Thursanierung, sondern es zeigen dies auch die sehr schönen und stark genutzten Gewässer Greifensee, Pfäffikersee und Katzensee, deren Ufer weit gehend in naturnahem Zustand gesichert werden konnten. Der Zürichsee hingegen hat heute weit gehend verbaute Ufer, die weder für die Erholung suchenden Menschen noch für die Natur viel zu bieten haben. Ausserdem sind fast 60 Prozent der Seeuferabschnitte nur privat zugänglich, obwohl gemäss Zivilgesetz die Ufer aller Gewässer im Eigentum der Öffentlichkeit wären. Ein Grossteil der Zürichseeuferbereiche besteht aus aufgeschüttetem Konzessionsland. Diese Grundstücke sind zwar zumeist mit Eigentumsbeschränkungen zu Gunsten des Kantons belastet oder mit Baulinien versehen. Bisher wurden diese Rechte für die Realisierung einer verbesserten Seeuferzugänglichkeit und für Aufwertungsmassnahmen nicht ausgenutzt und nicht eingefordert.

Mit der «Zürichseevision 2050» hat der Regierungsrat das AWEL beauftragt, aufzuzeigen, wie am Zürichseeufer wieder mehr Naturräume für Menschen, Tiere und Pflanzen eingerichtet werden könnten. Mit umfassenden Studien wurde das Potenzial für Aufwertungsmassnahmen und die Verbesserung der Zugänglichkeit für die gesamten 67 Kilometer Uferlinie abgeklärt und bewertet. Erklärtes Ziel, das auch im Richtplan Verkehr Eingang gefunden hat, ist die Erstellung eines zusammenhängenden Wegs entlang der gesamten auf dem Gebiet des Kantons gelegenen Zürichseeuferabschnitte. In erster Priorität wurde die Strecke zwischen Wädenswil und Richterswil für die Erstellung eines durchgehenden Uferwegs mit Aufwertungsmassnahmen vorgeschlagen. Dieser Abschnitt sollte als Pilotprojekt für weitere Wegabschnitte am linken, aber mittelfristig auch am rechten Zürichseeufer

dienen. Leider hatte das Projekt das Pech, dass es genau in die Zeit der Sparmassnahmen fiel. Ebenso mussten Abstriche aus diversen anderen Gründen gemacht werden, wie dies vom Kommissionspräsidenten bereits ausführlich dargelegt worden ist. Dies führte schliesslich zu grossen Abstrichen am ursprünglichen Projekt, sowohl was den Erholungswert für die Menschen betrifft als auch bei den Aufwertungs- und Renaturierungsmassnahmen. Ausserdem wurde die Strecke des Uferwegs massiv verkürzt, sodass jetzt eigentlich nur noch ein Rumpfprojekt übrig geblieben ist. Die zwei wichtigen Verbindungsstücke vom Bahnhof Wädenswil bis zum Giessen und von der Mülönen bis zum Horn in Richterswil wurden weggelassen. Ausserdem wird der Weg über längere Abschnitte auf dem Blockwurf entlang des Bahntrassees geführt, was für die Erholung Suchenden nicht sehr attraktiv ist, vor allem aber keine Aufwertung betreffend Flora und Fauna beinhaltet.

Die Mehrheit der Kommission war mit diesen Abstrichen gar nicht glücklich. Nach Einsichtnahme in die Unterlagen zum ursprünglichen Projekt wurde von linker und grüner Seite der Antrag gestellt, einen grossen Teil der ursprünglich geplanten Aufwertungen wieder ins Projekt aufzunehmen. Man war auch enttäuscht, dass fast ein Drittel der Kosten für die Erstellung einer SBB-Unterführung in der Mülönen veranschlagt war. Wenn schon ein Pilotprojekt gebaut wird, dann sollte dieses auch Vorbildcharakter haben.

Das Ergebnis liegt vor. Es umfasst ganz bescheidene zusätzliche Aufwertungsmassnahmen. Die Idee dahinter ist, dass wenigstens in einem kleinen Teilbereich die geplanten Holzstege über dem Wasser realisiert und dass einige Schilfpflanzungen ermöglicht würden. Damit hätte das Projekt den Namen «Pilotprojekt» vielleicht ein bisschen verdient.

Zeigen Sie doch wenigstens einmal im Jahr etwas Grosszügigkeit und bewilligen Sie den Kredit so, wie er von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen wird. Mit dem unerwartet guten Rechnungsabschluss gibt es auch keine Gründe, zu Gunsten der Natur und der Bevölkerung von Wädenswil und Richterswil nicht ein ganz klein wenig Grosszügigkeit an den Tag zu legen.

Wir bitten Sie, der Vorlage, so, wie sie die Kommission mit einem guten Kompromiss ausgearbeitet hat, zuzustimmen.

Max Clerici (FDP, Horgen): Die Festlegung und die Finanzierung von Seeuferwegen sind eine heikle politische Mission, in der die Interessen der Öffentlichkeit an der Zugänglichkeit zum See und der wohl erworbenen Rechte der Grundeigentümer sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind. Zudem ist zu prüfen, welche kantonalen, regionalen oder kommunalen Interessen umgesetzt werden, was sich auch auf die Finanzierung auswirkt. Der Begriff Seeuferweg besagt noch nicht, dass die Linienführung unmittelbar am oder sogar auf dem See erfolgen muss. Die Wegführung soll den höchst möglichen Erholungswert bewirken unter Berücksichtigung der Interessen der Bevölkerung, der privaten Grundeigentümer und der Natur. Seien wir ehrlich: Der Seeuferweg dient zu allererst den Menschen, die sich am See erholen und vergnügen wollen. Er dient nicht primär der Natur. Die wäre wohl ohne uns Menschen mehr beruhigt und auch schöner.

Die Basis für das ursprüngliche Projekt der hier zu diskutierenden Seeuferweg-Vorlage im Streckenabschnitt Mülönen–Richterswil entsprach in etwa dieser Grundidee. Mit den wenigen Grundeigentümern wurde offensichtlich eine einvernehmliche Lösung mit positivem Ergebnis erzielt – wohl auch deshalb, weil im Bereich Mülönen der Seeuferweg hinter den wenigen privaten Grundstücken erstellt wird. Die FDP geht davon aus, dass bei einer Zustimmung im Rat einer baldigen Realisierung der Vorlage nichts mehr im Weg steht, zumal keine langwierigen Rechtsstreitigkeiten zu erwarten sind.

In diesem Sinn kann die freisinnige Fraktion dieser Seeuferweg-Vorlage im Grundsatz zustimmen. Die FDP versteht die Vorlage zudem als Pilotprojekt, ohne Präjudiz für zukünftige Vorlagen. Allerdings stehen die rechtlichen Grundlagen auf eher wackligen Füßen. Im kantonalen Richtplan Verkehr ist kein Seeuferweg eingetragen. Im Richtplantext ist ein Plan mit grober Linie rund um den See herum gezeichnet. Dieser Strich geht auch über Schwyzer und Sankt Galler Kantonsgebiet. Er ist also relativ willkürlich und vor allem grossflächig und grob – ein Karteneintrag im regionalen Richtplan, der behördenverbindlich ist, aber vom Volk nie abgeseignet wurde. Es gibt einen Artikel in der kantonalen Verfassung mit dem Text: «Der Kanton und die Gemeinden fördern die Renaturierung der Gewässer.» Das alles tönt doch eher vage und programmatisch. Detaillierte Rechtsgrundlagen für die Ausgaben in Millionenhöhe gibt es nach unserer Meinung nicht.

Erlauben Sie mir die Bemerkung, dass durchaus hinterfragt werden darf, ob ein Seeuferweg für die Menschen tatsächlich der Forderung nach Renaturierung entspricht. Wohl eher verschafft sich der Mensch Seezugang. Zur Gewissensberuhigung des Menschen werden sie dann mit Naturschutzmassnahmen begleitet. Weitere Seeuferweg-Diskussionen beziehungsweise -Entscheide erfolgten übrigens bereits in Kilchberg mit einem knappen Nein des Gemeindegouvernans an der Urne. Diese negative Abstimmung erfolgte vermutlich aus finanzpolitischen Überlegungen, da kein Beitrag des Kantons gesprochen wurde. In Thalwil wurde ein kurzer Streckenabschnitt beim Ruderklubgebäude mit Einwilligung des benachbarten Hotels Alexander positiv festgelegt. Das aktuellste Projekt ist ein Seesteg in Zürich-Wolishofen, das von der Volkswirtschaftsdirektion bereits eine positive Begleitung erfahren hat und finanziell mit 85 Prozent der effektiven Baukosten im Umfang von 2,5 bis 2,8 Millionen Franken unterstützt wird, ganz unter dem Motto: Die Gemeinden bestellen, und der Kanton zahlt.

Zurück zur Vorlage Seeuferweg Mülener nach Richterswil: Es wird ein Seeuferweg von Wädenswil nach Richterswil erstellt, der eigentlich von allen politischen Parteien unterstützt wird und in der Volksabstimmung der Gemeinden um einen freiwilligen Beitrag von je 600'000 Franken befürwortet wurde, bei Totalkosten von 3,5 Millionen Franken. Der Bereich zwischen Wädenswil-Zentrum bis Giessen wird aus technischen Kostengründen nicht erstellt. Am 11. Oktober 2005 traf sich die Begleitgruppe, bestehend aus Projektleitern, Gemeindevertretern und Mitarbeitern der verschiedenen kantonalen Amtsstellen zur Bereinigung der definitiven Version und Kosten. Die Gesamtkosten beliefen sich jetzt aber plötzlich auf 3,95 Millionen Franken. Die ökologische Bewertung wurde gemäss Protokoll akzeptiert. Wie der Regierungsrat heute zu einer Vorlage kommt, die 4,96 Millionen Franken beträgt, entzieht sich unserer Kenntnis – dies immer unter Berücksichtigung, dass die Unterführung ausgeklammert ist. Trotz diesen massiven Mehrkosten werden jetzt aber sogar noch Minderheitsanträge von Rot-Grün und CVP gestellt, die eine Aufstockung des Projektbetrags mit teilweise massiven Beträgen fordern. Hier erkaufen sich Minderheitsanträge zulasten der Allgemeinheit ein besseres Gewissen, dass die Menschen sich so guten Gewissens neu am Seeufer vergnügen können.

Weil das Pilotprojekt für die Zukunft bei ähnlichen Vorhaben wegweisend sein wird, ist es der FDP wichtig, bereits heute klarzustellen, unter welchen Voraussetzungen sie solchen Vorlagen in Zukunft zu-

stimmen wird. Folgende Bedingungen stellen wir: Die FDP steht nur hinter einem Seeuferweg, der die verschiedenen sich gegenüberstehenden Interessen umfassend gegeneinander abgewogen hat. Die FDP akzeptiert insbesondere keine Vorlage, die auf die wohl erworbenen Rechte Privater nicht gebührend Rücksicht nimmt. Die FDP steht hinter einem sinnvollen Pilotprojekt, das bei Bedarf nach Vorliegen von Erfahrungen später ökologisch sinnvoll ergänzt werden kann.

In diesem Sinn steht die FDP hinter der raschen Realisierung des Seeuferwegs zwischen Wädenswil und Richterswil. Die FDP wehrt sich aber gegen perfektionistische Lösungen, die über das Ziel hinauschiessen, übertriebene Kosten verursachen und einen Standard für die Zukunft setzen, die von den Benutzern nicht zwingend erwünscht werden.

Zusammenfassend steht die FDP nur hinter einer Vorlage, bei der ein gutes Projekt zu einem anständigen Preis geliefert wird. Wir dürfen nicht vergessen, dass über den Kantonsbeitrag Gelder von Steuerzahlern aus entfernteren Kantonsgebieten ausgegeben werden, die sehr wenig von diesem Seeuferweg profitieren. Auch diese Steuerzahler haben Wünsche für ihre Region zum Beispiel Waldweg, Höhenweg et cetera. Sie haben deshalb ein Anrecht auf einen treuhänderischen Umgang mit Steuergeldern durch uns Kantonsrätinnen und Kantonsräte.

Die FDP wird in diesem Sinn auf die Vorlage eintreten.

Maria Rohweder (Grüne, Uetikon a. S.): Ich kenne keinen zweiten See, der so viele künstliche und hart verbaute Ufer hat wie der Zürichsee. Die für einen Voralpensee typischen Flachufer wurden überschüttet für den Bau von Seestrassen und Bahnlinie. Die ausgedehnten Schilfbestände schrumpften auf weniger als 10 Prozent der Uferlinie auf Zürcher Boden. Der Artenreichtum ging zusehends verloren. Ersatzmassnahmen waren kaum vorgesehen. Auch wenn sich neues Leben in den Blocksteinen eingenistet hat und heute wieder Büsche und Sträucher das Ufer säumen, so steht der Wert des heutigen Ufers in keinem Vergleich zum einstigen Naturwert. Zu Recht hat sich der Zürcher Regierungsrat als Legislaturziel vorgenommen, die Renaturierung der Gewässer zu fördern. Der Objektkredit diene nicht einfach dem Bau eines bedeutenden kantonalen Fusswegs, sondern gleichermaßen zur Erfüllung eines Verfassungsauftrags. Überdies lässt sich mit der Renaturierung des Zürichseeufers das Begehren nach Standortattraktivität mit dem Anliegen des Naturschutzes verbinden.

Den Objektkredit für den Seeuferweg zwischen Wädenswil und Richterswil braucht es einerseits für längst fällige Ersatzmassnahmen, andererseits dient eine Erhöhung des Erholungswerts der Standortförderung. So gesehen müsste aus dem regierungsrätlichen Antrag ein klares Bekenntnis zu einem nutzungsoptimierten Projekt herauszulesen sein. Doch einmal mehr mussten die hohen Kosten als Argument herhalten, um nicht einem Pilotprojekt, sondern einer Variante den Vorzug zu geben, die der Schaffung von Standortqualität nicht wirklich gerecht wird. Oder ging es um Zugeständnisse an private Landbesitzer, die man nicht vergraulen wollte?

Einmal mehr stellen Grüne und AL fest: Geht es um den Ausbau des Autoverkehrsnetzes, sitzt das Geld locker im Beutel. Im Falle einer nutzungsoptimierten standortfördernden Aufwertung ist plötzlich alles zu teuer. Dies geht so weit, dass der Kürzungsantrag der FDP die Realisierung des Projekts schlechthin in Frage stellt. Wenn die Renaturierung des Zürichseeufers nicht ein reines Lippenbekenntnis bleiben soll, müsste wenigstens der Kommissionsantrag eine Mehrheit finden. Mit der Kreditaufstockung um lediglich zirka 5 Prozent kann damit in einem sensiblen, schützenswerten Uferbereich der Nutzungskonflikt zwischen Erholung Suchenden und Naturschutz entschärft werden.

Grüne und AL geben dem Kommissionsantrag ihre Unterstützung, wengleich damit das Ziel einer umfassenden Renaturierung nicht erreicht wird. Das Zustandekommen des Kommissionsantrags zeigt zudem, dass es unnötig war, das Projekt derart rigoros zu redimensionieren.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Legislaturperiode des Regierungsrates 2003 bis 2007 enthält unter den strategischen Zielen für die Standortförderung die Erarbeitung der Vision «Zürichsee 2050». Das AWEL wurde deshalb von der Baudirektion beauftragt, aufzuzeigen, wie am Zürichseeufer neue Naturräume für Menschen, Tiere und Pflanzen gestaltet werden können. Anhand der Erstellung des Zürichseewegs soll gezeigt werden, wie sich ökologische und landwirtschaftliche Aufwertungen mit Massnahmen zur Steigerung der Erholungsattraktivität kombinieren lassen. Der frühzeitige Einbezug vieler Interessengruppen wie beispielsweise Anwohner, Eigentümer, Naturschutzgebiete und so weiter hat dazu geführt, dass das ausgearbeitete und hier zur Diskussion stehende Projekt breit abgestützt ist. Einerseits konnte dadurch sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse und Wünsche aller Beteiligten berücksichtigt wurden und der Nutzen des

zukünftigen Wegs entsprechend hoch ist. Seit der Projekterstellung hat sich das ökologische Bewusstsein in der Bevölkerung jedoch verändert, sodass in der Kommission ein grosses Bedürfnis bestanden hat, den ökologischen Gesichtspunkten stärker gerecht zu werden. Trotzdem sollte dadurch die Vorlage nicht gefährdet werden.

Die CVP hat deshalb in der Kommission ihren eigenen Antrag zu Gunsten des Antrags der GLP zurückgezogen, welcher dadurch zum Kommissionsantrag wurde. Enttäuscht sind wir, dass andere Fraktionen nicht bereit waren, ihren Minderheitsantrag ebenfalls zurückzuziehen. Durch die verschiedenen Minderheitsanträge besteht nun eine erhebliche Unsicherheit, dass das Endresultat der Abstimmung nicht mehr dem eigentlich Wünschenswerten entsprechen wird. Wir hoffen, dass das von der Geschäftsleitung gewählte Cup-System dem entgegenwirken können wird.

Zu den einzelnen Minderheitsanträgen: Der Antrag von SP und Grünen schießt eindeutig über das Ziel hinaus. Ökologie in Ehren, eine zusätzliche Kreditaufstockung von rund 2 Millionen Franken wird hier im Rat kaum mehrheitsfähig sein und noch weniger die Ausgabenbremse überstehen. Zudem besteht ein grosses Risiko, dass er aus den betroffenen Gemeinden bekämpft werden könnte, da er über weite Teile nicht mehr den kommunalen Abstimmungsvorlagen entspricht, welche von den Wädenswilern und Richterswilern gutgeheissen wurden. Aus diesen Gründen entspricht er nicht unseren Vorstellungen.

Der Antrag der SVP beziehungsweise die ursprüngliche Regierungsvorlage weicht nur geringfügig vom Antrag der Kommission ab. Wir erachten es als sinnvoll, die ökologischen Gesichtspunkte stärker zu gewichten, als die Regierung dies in der ursprünglichen Vorlage getan hat. Es wäre schade, auf die von der Kommission vorgeschlagene ökologische Erweiterung zu verzichten und damit allenfalls kurzfristig 245'000 Franken einzusparen. Die CVP-Fraktion wird die Kommissionsvariante bevorzugen.

Der FDP-Minderheitsantrag ist aus unserer Sicht unrealistisch. Mit einer Kürzung von rund 1,5 Millionen Franken würde das Projekt zu einer totalen Fehlinvestition verkommen. Ein solches Projekt würde wohl die Bedürfnisse keiner der Betroffenen erfüllen. Erfreut darüber wären wohl einzig all diejenigen, die den Seeweg am Zürichsee ganz zu Fall bringen wollen, was wir auf keinen Fall unterstützen werden. Wir werden in den verschiedenen Abstimmungen vorderhand konsequent den Kommissionsantrag unterstützen. Wir wollen damit Transparenz und Berechenbarkeit signalisieren. Sollten wir jedoch feststel-

len, dass von den Parteien taktische Spiele vorgenommen werden, müssen auch wir unser Abstimmungsverhalten entsprechend anpassen. Verhindern wollen wir auf jeden Fall die Minderheitsanträge von FDP und denjenigen von Grün und SP. Diese Anträge sind unausgewogen. Sie würden die Kostenbremse kaum überstehen. Es wäre verantwortungslos, wenn keiner der Anträge letztlich die Kostenbremse überstehen würde. Dadurch würden erhöhte Kosten verursacht für eine Neuplanung. Dies dürfte im Interesse von niemandem hier im Rat sein.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Die nun vorgeschlagene Gestaltung der Uferzone zwischen Wädenswil und Richterswil ist ansprechend und eignet sich gut als Pilotprojekt für weitere Seeuferwegabschnitte. Teilweise erfolgen Aufschüttungen für die ökologisch sinnvolle Wiederherstellung von Flachufern. Der Weg wird unterschiedlich attraktiv und naturschutzgerecht, teils auf schönen Naturwegen, teils sehr nahe entlang der Bahn geführt – ein typisches Kompromissprodukt, sowohl betreffend Ökologie, Erholung, Attraktivitätsbedürfnis als auch Finanzen. Allerdings sind sehr viele, zu viele der diskutierten ökologischen Aufwertungsmassnahmen aus vorwiegend finanziellen Gründen im Gesamtbetrag von über 2 Millionen Franken gestrichen worden. Jedes einzelne dieser Projekte ist sinnvoll und wertvoll. Als Gesamtpaket sprengen sie aber eindeutig jeden vernünftigen finanziellen Rahmen. Die EVP lehnt deshalb den überrissenen Antrag der Grünen ab, all das wieder ins Projekt hineinzupacken.

Zu den anderen Minderheitsanträgen: Unverständlich für uns ist der Antrag der FDP. Mit der massiven Kürzung des KPB-Antrags macht das Projekt kaum mehr Sinn. Mit dieser Kürzung müsste gemäss Verwaltung und zuständiger Regierungsrätin mit der Planung von Grund auf neu begonnen, oder das Projekt ganz begraben, oder zutreffender gesagt auf dem Seegrund versenkt werden. Das ist der FDP anscheinend egal. Sie hat offenbar kein Interesse an Diskussionen und Projekten für weitere Seeuferwegabschnitte, die vorwiegend zum Vergnügen der gewöhnlichen Bevölkerung gedacht sind. Ein grosser Teil der jetzt schon unverhältnismässig hohen Projektierungskosten – man spricht von gegen 2 Millionen Franken – wäre zudem so in den Sand gesetzt, eine gravierende Fehlinvestition.

Der Antrag der KPB schliesslich will den ursprünglichen Antrag des Regierungsrates um bescheidene 245'000 Franken aufstocken, um wenigstens die ökologisch sinnvollste und wertvollste der gestrichenen

Aufwertungsmassnahmen noch verwirklichen zu können: den Steg in der Bucht, der es erlaubt, wertvolle Wasservogelhabitate zu schützen. Das ist für uns sinnvoll und mehr als angezeigt.

Wir werden deshalb für den KPB-Antrag stimmen, könnten aber notfalls mit einem nicht zu überhörenden Brummen allerdings auch mit dem SVP-Antrag leben, der dem ursprünglichen Regierungsratsantrag entspricht.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Als Staatskundeführer muss ich jeweils den Klassen erklären, wie ein Parlament arbeitet und was Kommissionen sind und was sie tun. Die Hauptpunkte meiner Ausführungen, da orientierte ich mich vor allem an den Lehrmitteln oder an der Broschüre «Der Bund kurz erklärt», umfassten Punkte wie: «Kommissionen haben die Aufgabe, Geschäfte vorzubereiten und dem Rat Antrag zu stellen. Die vertraulichen Beratungen ermöglichen eine offene Diskussion unter den Mitgliedern und erleichtern es, gemeinsame Lösungen zu finden. Meistens folgen die Räte den Anträgen ihrer Kommissionen. Die wichtigsten Weichen» – betone ich jeweils – «werden also in den vorberatenden Kommissionen gestellt. Das heisst die Arbeit findet in den Kommissionen statt.» Nun diskutieren wir in Bezug auf das kleine Stück des Zürichseewegs neben dem Kommissionsantrag drei Minderheitsanträge, die zum Teil das ganze Projekt gefährden oder so nahe beim Kommissionsantrag sind, dass wir uns wirklich fragen: Muss denn dieser Minderheitsantrag sein? Hier meine ich den Minderheitsantrag SVP. Es geht um 245'000 Franken mehr oder weniger und das bei hohen Projektierungskosten. Soll dieses gute Projekt denn an 245'000 Franken scheitern?

Hans-Heinrich Heusser, ich bin sicher, die Fachstelle Naturschutz hat nichts gegen diese Steglösung bei der Bucht, aber sie hat sich halt hinter die regierungsrätliche Haltung gestellt.

Die Entscheidungsfindung in diesem Geschäft hat sich an drei Fragen zu orientieren: Was ist machbar? Was ist wünschbar? Was ist finanzierbar? Als Quintessenz dann davon: Was ist realisierbar? Die Etappe Wädenswil–Richterswil als attraktive Verlängerung des Stücks von Horgen nach Wädenswil ist machbar. An anderen Stellen um den See ist diese Machbarkeit tatsächlich schon weniger gegeben. Die Gemeinden Wädenswil und Richterswil erachten den Weg als wünschbar. Auch die Stimmberechtigten sagen, ja, dieser Weg ist wünschbar. Ein attraktiver Weg für Fussgänger und rücksichtsvolle Velofahrer, ein Weg weg von der Strasse und weg von Schilfgürteln und ökolo-

gisch wertvollen Nischen ist wünschbar. Weil ein Fussweg in einem Spannungsverhältnis zum Naturschutz steht, sind ökologische Massnahmen notwendig und nicht nur wünschbar, sondern unabdingbar, gerade in der Bucht, von der hier gesprochen wird. Diese muss mit einem Steg umgangen werden. Dieser Steg ist die wichtigste naturschützerische Massnahme des ganzen Projekts. Mit nur 4 Prozent der Projektsumme können wir hier die Natur an einer empfindlichen Stelle vor dem Menschen schützen.

Deshalb sind wir froh, dass unser Hans Meier mit beharrlicher Arbeit und dank CVP unter anderem eine Mehrheit für diesen Zusatz schaffen konnte.

Die anderen naturschützerischen Massnahmen, wie sie von den Grünen vor allem gefordert wurden, wären zwar auch machbar und aus unserer Sicht auch wünschbar, ja sie wären sogar finanzierbar. Vielleicht hätte man die 2 Millionen Franken im Lotteriefonds finden können. Vielleicht hätte man diesen Weg als Seemeile bezeichnen müssen. So hätte man sicher mehr davon gehabt als mit den 4,5 Millionen Franken, die wir für die Fanmeile ausgeben.

Machbar, wünschbar, finanzierbar, aber trotzdem halt nicht realisierbar ist das Projekt mit den grossen ökologischen Auswirkungsmassnahmen. Deshalb setzen wir Grünliberalen uns mit Nachdruck für den Kommissions-Mehrheitsantrag ein und appellieren eindringlich an Sie, diesem Mehrheitsantrag bitte zuzustimmen und endlich ein machbares, wünschbares und finanzierbares Teilstück des Zürichseewegs realisieren zu können.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Dieser Objektkredit Seeuferweg ist ein gutes Beispiel, wie meilenweit Wünschbares und Machbares respektive Finanzierbares auseinander liegen können. Es ist auch nicht verwunderlich, dass bei Kosten von 4000 Franken pro Laufmeter die Diskussionen emotional hochgehen. Denn nicht zu vergessen ist die Tatsache, dass ein grosser Teil des Wegs unmittelbar neben den SBB-Geleisen und deren Emissionen verläuft. Mit dem vorliegenden Projekt kann der Uferweg so erstellt werden, dass gleichzeitig für Ökologie, Landschaftsbild und Erholungsattraktivität Aufwertungen erzielt werden können. Grundsätzlich geht es darum, für die Bevölkerung mittel- und langfristig den Zugang zum See zu verbessern und einen durchgehenden Seeuferweg von 1,6 Kilometern Länge zu verwirklichen. Wo immer möglich, wird das Ufer flach auslaufend und ökologisch wertvoll gestaltet.

Die EDU ist vom Kompromiss des Kommissionsantrags überzeugt und wird ihn unterstützen und empfiehlt Ihnen ebenfalls, zuzustimmen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Es haben nun alle Fraktionssprecher das Wort gehabt. Weitere Voten haben eine Redezeit von fünf Minuten.

Marlies Zaugg (FDP, Richterswil): Ich spreche für eine kleinste Minderheit der FDP-Fraktion, vor allem als ehemalige Finanzvorsteherin von Richterswil, die während mehr als zehn Jahren den Leidensweg des Seeuferwegs gegangen ist. «Wo ein Wille ist, ist auch ein Seeuferweg.» Mit diesem Titel reichten verzweifelte Richterswilerinnen im Jahre 2003 eine Initiative ein mit dem Wunsch, der Seeuferweg zwischen Wädenswil und Richterswil solle nun endlich nach der über zwanzig Jahre dauernden Planungsphase erstellt werden. An einer Urnenabstimmung vom 5. Juni 2005 bewilligten mehr als 75 Prozent der Stimmbeteiligten von Richterswil und Wädenswil einen Kostenanteil von 600'000 Franken pro Gemeinde. Für Richterswil macht das immerhin 3 Steuerprozent aus, obwohl beide Gemeinden eine unterdurchschnittliche Steuerkraft aufweisen, und obwohl die Beiträge der Gemeinden grundsätzlich freiwillig sind. Es gibt nämlich keine gesetzliche Grundlage, welche Gemeinden zu Beiträgen verpflichten kann. Planung, Bau und Finanzierung des Seeuferwegs sind Sache des Kantons. Trotzdem waren beide Gemeinden bereit, zusammen einen Betrag von 1,2 Millionen Franken an die Bruttokosten zu leisten. Der Seeuferweg war zum Greifen nahe. Alle Voraussetzungen waren erfüllt. Weit gefehlt! Es begann eine erneute Planungsphase. Das Projekt wurde nochmals überarbeitet. Die Wegführung wurde neu gestaltet mit mehr Ökologie, mit Schilf, Laichzonen und Nistplätzen. Auch die Kosten für die Personenunterführung unter den bestehenden Geleisen bei der Mülönen wurden jetzt genau geplant und berechnet, sicher auch mit der Absicht, die kantonseigene Liegenschaft Mülönen, die seit über zehn Jahren leer steht und als fast unverkäuflich erscheint, etwas aufzuwerten.

6,05 Millionen Franken sind eine stolze Summe für nur gerade 1,6 Kilometer Seeweg von 2,2 Metern Breite. Es gibt am Zürichsee in der Tat auch schönere Ufer als dieser karge und manchmal auch etwas triste Streifen, entlang dessen auch noch das Trasse der SBB führt. Jetzt aber bietet sich mit dem geplanten Gehweg eine Chance, dieses

Ufer neu zu gestalten und gleichzeitig ökologisch aufzuwerten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen mit der Möglichkeit für sinnvolle Gesundheitsförderung. Das wollen wir doch alle. Das Allerwichtigste scheint mir aber, dass die Bevölkerung, da meine ich nicht nur die Richterswilerinnen und die Wädenswilerinnen, nein, dass alle, die Freude an der Natur haben, den Zugang zu einem einmaligen öffentlichen Gut, nämlich dem See erhalten. Ich bin nicht der Auffassung, dass wir dieses Recht auf Biegen und Brechen erwirken sollten. Aber, wo denn sonst, wenn nicht hier, wo so wenige private Gebäude entlang dem See stehen, und die Wegführung so gelegt werden kann, dass niemandem seine teuer erworbene Privatsphäre am See genommen wird? Die Angst, dass nun mit diesem Pilotprojekt ein Präjudiz für einen durchgehenden Weg entlang des Zürichseeufers geschaffen wird, ist unbegründet.

Wenn aber die Glaubwürdigkeit in Politik und Verwaltung einigermaßen erhalten bleiben soll, stimmen Sie bitte dem Minderheitsantrag von Hans-Heinrich Heusser, SVP, der deckungsgleich mit demjenigen des Regierungsrates ist, zu. Ansonsten, das heisst wenn wir das Projekt noch mehr ausbauen oder reduzieren wollten, müsste mit der Planung nochmals von vorne begonnen werden. Das darf es doch einfach nicht sein. Das gleiche einem Schildbürgerstreich! Die Planungskosten belaufen sich heute schon auf über 1,2 Millionen Franken. Es wurden auch schon 2 Millionen Franken genannt. Das sind gegen 20 Prozent der Kosten. Normal wären 8 bis 10 Prozent. Die Planung ist abgeschlossen. Es könnte schon bald mit dem Bau des lang ersehnten Wegs begonnen werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Dieses Sprichwort kommt mir in den Sinn, wenn ich aufgrund der turbulenten Vorgeschichte und der vorliegenden vier Anträge immer noch guten Mutes bin, den Seeuferweg zwischen Wädenswil, Giessenareal, und dem Richterswiler Horn auch tatsächlich Realität werden zu lassen. In meiner Funktion als Richterswiler Tiefbauvorstand war ich im Jahr 2005 intensiv mit den Seeuferweg-Initiativen der Grünen aus Wädenswil und Richterswil konfrontiert. (*Zwischenruf Julia Gerber, SP, Wädenswil: Und der SP!*) Nach diversen Gesprächen wurden die Initiativen zu Gunsten kommunaler Vorlagen der Stadt Wädenswil und der Gemeinde Richterswil zurückgezogen, welche sich beide verpflichteten, an das kantonale Projekt

Seeuferweg Beiträge von je 600'000 Franken zu sprechen. Die Stimmberechtigten beider Gemeinden stimmten den jeweiligen Vorlagen mit überwältigendem Mehr zu, was aber vorliegend nichts anderes heisst als: Die Bevölkerung der beiden Standortgemeinden möchte einen Seeuferweg, allerdings auch zu einem vernünftigen Preis. Den vernünftigen Preis hat der Regierungsrat nun festgelegt. Gingen wir im Jahr 2005 noch von Kosten für den Kanton in der Höhe von 2,3 Millionen Franken aus, so sind es heute nach Auffassung der Regierung bereits 6,05 Millionen Franken. Anträge mit Wünschen nach Kosten in der Höhe von 4,7 Millionen Franken auf der einen oder 8,225 Millionen Franken auf der anderen Seite der Wunschskala trachten wohl beide nach der sprichwörtlichen Taube auf dem Dach. Verbunden mit der politischen Realität beziehungsweise dem vorliegend zur Anwendung kommenden Abstimmungsprozedere nehmen aber beide Seiten ein Scheitern der Vorlage in Kauf. Es ist ein Irrglaube – mit Blick auf den Antrag der FDP –, wenn man glaubt, man könne die Standortgemeinden nach bereits erfolgten Abstimmungen notabene zu höheren Beiträgen verpflichten.

Sehr unrealistisch und illusorisch – damit bin ich beim Antrag von SP und Grünen – erscheint mir aber auch die Forderung für den rund 3,5 Kilometer langen Weg, sage und schreibe 8,225 Millionen Franken zu fordern. Solche Wünsche gehören alle beide in das Reich der Utopien und Visionen. Bringen Sie diese doch ein beim Projekt «Vision Zürichsee 2050».

Heute jedoch wollen wir Ihre Zustimmung für einen Seeuferweg, der von der regionalen und selbstverständlich auch von der kantonalen Bevölkerung nicht nur auf den Plänen angeschaut, sondern in der realen Welt auch tatsächlich genossen werden kann. Sagen Sie deshalb Ja zum eingangs erwähnten Spatz in der Hand. Sagen Sie Ja zum regierungsrätlichen Vorschlag, der im Übrigen für einmal deckungsgleich ist mit dem Antrag der SVP. Richterswil, Wädenswil und der Kanton Zürich sagen Ihnen bereits jetzt danke.

Ich empfehle Ihnen Eintreten auf die Vorlage und im Folgenden Zustimmung zum Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser.

Renate Büchi (SP, Richterswil): Ich bitte Sie auch, einen Antrag anzunehmen. Das ist klar. Aber ich bitte Sie, den Kommissionsantrag anzunehmen von 6,3 Millionen Franken. Ich sage Ihnen auch gleich warum. Ich bin der Meinung, dass die 245'000 Franken sehr gut investiert sind in diesem an und für sich schon hohen Betrag und dass es

sich lohnt, für diese ökologische Aufwertung die 245'000 Franken in die Hand zu nehmen. Es geht dabei um Mehrinvestitionen. Wenn man diese verzinst, dann ergibt sich daraus ein Betrag von 24'000 Franken. Das ist weniger, als wir heute Nachmittag an dieser Kantonsrats-sitzung verbrauchen. Deshalb ist es wirklich berechtigt, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Die Geschichte der Projektierung des Seeuferwegs von Wädenswil nach Richterswil, also nicht ganz von Wädenswil, sondern bis Giesen, ist lang und geprägt von Hoffnungen und Enttäuschungen. Die Baudirektion beziehungsweise der Regierungsrat hat die «Vision 2050» entwickelt. Wir haben diese Vision vom Seeuferweg schon viel länger. So nahe wie heute Nachmittag waren wir der Verwirklichung noch nie. Wenn wir jetzt nicht kleinlich sind und nicht nur daran denken, dass es einfach gerade ein Weg ist, der Genüge tun soll, damit sich die Leute am See bewegen dürfen, wenn wir auch berücksichtigen, dass die Ökologie ein wichtiger Bestandteil dieses Wegs ist und dass dieser Weg dazu da ist, den Naherholungsraum unseres dicht bebauten Gebiets zu erweitern und nicht nur für uns, sondern auch für andere eine wirkliche Einladung ist, dann darf man jetzt einfach, wenn man schon so weit ist, nicht kleinlich sein.

Marlies Zaugg hat es angesprochen, die Projektierungskosten haben jetzt in meinen Augen schon astronomische Höhen erreicht. Es bringt sicher gar nichts, wenn wir das Ganze noch einmal zurück zum Absender schicken und dann wieder Tausende und Abertausende, ja Hunderttausende von Franken aufgewendet werden. Warum ist der Betrag so hoch geworden? Fast die Hälfte dieses Betrags betrifft die Bahnunterführung bei der Mülönen. Bei dieser Bahnunterführung, wenn Sie die Strecke am linken Zürichseeufer kennen, fahren die Züge stetig. Es passieren immer wieder tödliche Unfälle, und zwar nicht nur Suizide, sondern wirklich Unfälle. Darum brauchen wir diese Unterführung, wenn wir etwas aufwerten wollen. Sie ist nun mal einfach sündhaft teuer. Aber daran lässt sich einfach nichts ändern.

Die Bevölkerung von Richterswil und die Bevölkerung von Wädenswil haben dem Kredit sehr deutlich zugestimmt. Das haben auch Jürg Trachsel und Marlies Zaugg schon gesagt. Wir sind bereit, einen freiwilligen Beitrag zu sprechen, damit dieses erträumte Werk zu Stande kommt. Wir wollen aber kein Rumpfprojekt. Wir wollen wirklich einen guten, einen ökologisch sinnvollen Seeuferweg.

Darum bitte ich Sie, insbesondere die Kolleginnen und Kollegen, die sich am linken Seeufer betätigen, dass sie dem Kommissions-Mehrheitsantrag zustimmen. Unsere Bevölkerung wird es Ihnen sicher danken.

Max Clerici, wo soll ein Seeuferweg sein, wenn nicht am Seeufer? Das frage ich mich. Sonst ist es einfach kein Seeuferweg mehr. Unser Seeufer ist so angerichtet, da kommt der See, dann kommt die Eisenbahn, dann kommt die Seestrasse. Zwischendurch hat es vielleicht noch Privatbesitz. Dann kommen die Dörfer. Der Zugang ist für viele Menschen einfach nicht möglich. Das ist nicht richtig. Das ist nicht gerecht. Das ist ein Grund mehr, dass wir hier ein Pilotprojekt endlich in die Tat umsetzen und den Seeuferweg bauen lassen.

Ernst Stocker (SVP, Wädenswil): Nach der geballten Ladung der Richterswiler erlaube ich mir als Wädenswiler, auch noch etwas zu sagen. Ich lege auch meine Interessenbindung offen. Ich gehöre der Exekutive der Stadt Wädenswil an.

Sie werden verstehen, dass ich mich heute freue, dass der Seeuferweg auf der Traktandenliste des Kantonsrates ist, insbesondere darum, weil die beiden Gemeinden stark bei der Ausarbeitung zusammen mit dem Kanton beteiligt waren. Die Vorlage des Regierungsrates, heute der Antrag Hans-Heinrich Heusser, mit Kosten von 6,055 Millionen Franken wurde von den kantonalen Amtsstellen sowie von den betroffenen Gemeinden als gute, überzeugende Lösung angepriesen und genehmigt. Ich danke an dieser Stelle auch der Regierungsrätin und den Beteiligten. Der Seezugang sowie der Seeanstoss sind wichtige Standortfaktoren der Seegemeinden. Wir wissen, wovon wir sprechen. Ich erwähne auch das Beispiel der Halbinsel Au. Hier haben auch die Gemeinden und viele Private dafür gesorgt, dass dort noch natürlicher Seezugang ist. Wir haben mit dem Kanton zusammen ein Projekt erarbeitet, das gut und überzeugend ist. Ich bin etwas enttäuscht, das kann ich Ihnen nicht verhehlen, dass die ganze Vorlage in der Kommissionsarbeit eigentlich zum politischen Spielball geworden ist und wir heute sage und schreibe vier Anträge auf dem Tisch haben, sodass die Geschäftsleitung noch diskutieren musste, wie das Abstimmungsverfahren überhaupt von sich gehen soll.

Die Nähe zum See ist heute für breite Bevölkerungskreise attraktiv und gesucht. Der neue Wegabschnitt bietet dies, und zwar nicht nur für die Anstössergemeinden, sondern – davon bin ich überzeugt – für breite Bevölkerungskreise in unserem Kanton. Wenn ich die heutige

Vorlage mit den vier Anträgen sehe, dann kommt mir der Spruch im Volksmund in den Sinn. Wir haben den Fünfer, da meine ich den Gemeindebeitrag, das Weggli, der Kantonsbeitrag, und dann gibt es mir gegenüber noch Leute, die auch noch die Bäckerstochter haben möchten. Das kann sehr heikel werden. Sie wissen, wir brauchen für dieses Vorhaben, das ich mit Genugtuung zur Kenntnis nehme, die Ausgabenbremse, die wir überschreiten. Sie haben es heute in der Hand, ob Sie die rechte Ratsseite zu einem Nichteintretens-Entscheid oder zu einem Nein veranlassen. Die SVP und die FDP haben die Position klar gemacht. Renate Büchi, es erstaunt mich schon, dass Sie den Ball zu mir spielen. Ich spiele ihn zurück. Sie sind also bereit, wegen 245'000 Franken das ganze Projekt auf die Waagschale zu werfen. Ich finde das sehr heikel. Sie haben wahrscheinlich keine Erfahrung mit Bäckerstöchtern. Da sind eher wir Männer gefragt.

Ich bitte Sie deshalb, treten Sie ein auf die Vorlage. Stimmen Sie dem regierungsrätlichen Antrag mit 6,055 Millionen Franken zu.

Katharina Prelicz (Grüne, Zürich): Als «Seemaitli» und Meilemerin kenne ich diese Diskussion nun seit bald 50 Jahren. Schon sehr lange ist eigentlich klar, dass es einen Seeuferweg geben würde rund um den See. Die Vorgaben wären eigentlich schon da. Es war mir als Kind schon immer unklar, warum dies nicht umgesetzt wird und das Privileg der Seebegehung nur für einige wenige da sein soll. Nun ist die Chance, ein weiteres Teilstückchen dieses Seewegs umzusetzen. Das Ausmass der Beeinträchtigung des Seeufers ist bereits sehr stark. Über ein Drittel der Uferzone ist künstlich aufgeschüttet. Bloss 6 Prozent sind noch naturnah. Der breite Schilfgürtel und damit seltene Vögel, Amphibien, Insekten und Pflanzen sind weit gehend bereits verschwunden. Mit der Aufschüttung für die Seestrasse und dann auch für die SBB wurden weitere grosse Teile aufgeschüttet. Selbstverständlich hat sich das wirtschaftlich gelohnt und hat nicht zuletzt zur Entwicklung auch der beiden Seeufer beigetragen. Wirtschaftlich kann man sagen, die Bahn hat sich sicher x-fach amortisiert. Nun wäre endlich die Chance da, auch der Bevölkerung und nicht nur dem kleinen Teil der privilegierten Menschen ein Stück zurückzugeben und selbstverständlich auch der Natur. Wir als Menschen bekämen einen grossen Erholungsraum zurück im doch immer dichter besiedelten Kanton und damit, was immer wieder auch gesagt und geschrieben wird, ein grosses Stück an Standortqualität.

Wir dürfen nicht vergessen, dass es verschiedenste Regionen gibt, die wirtschaftlich interessant sind, aber auch ein höheres Naturerlebnis haben, als wir das teilweise hier noch haben. Jetzt ist die Chance, auch in diesem Gebiet wieder aufzuholen. Es gibt selten Projekte, die sowohl wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch einen Nutzen zeigen – also eigentlich ein ausgezeichnetes Projekt in Bezug auf das Kosten-Nutzenverhältnis.

Wir freuen uns deshalb, dass auch der Regierungsrat die Renaturierung der Gewässer als Legislaturziel aufgenommen hat. Wenig erfreut sind wir jetzt, dass nur das Minimum verwirklicht werden soll. Wir bitten Sie, Ja zu sagen zu diesem Seeuferweg mit genügend Geld und damit die längst verbrieftete Vorgabe mit einem kleinen Teilstück jetzt umzusetzen, damit vielleicht – bevor ich sterben werde – doch noch der gesamte Seeuferweg Realität wird.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Man sieht und hört es und stellt es fest, wir leben in einem Raum, in welchem ganz verschiedene Nutzungsinteressen unter einen Hut zu bringen sind. Das ist keine einfache Aufgabe, aber für einfache Aufgaben sind wir alle nicht gewählt. Deshalb haben wir den Anspruch, dass Wohnen, Arbeit, Verkehr und Erholung möglichst nahe beieinander stattfinden können. Das ist auch einer der wesentlichen Standortvorteile unserer Region. Das ist schon schwierig genug. Dann kommt noch dazu, dass wir die Natur schützen wollen und Fauna und Flora die entsprechenden Entfaltungsmöglichkeiten zugestehen wollen. Die dankbare Aufgabe, nun diese Interessen und Ansprüche gegeneinander abzuwägen, und dabei auch noch die Kosten nicht aus den Augen zu verlieren, kommt der Politik und in diesem Fall Ihnen allen zu.

In den Arbeiten für das Projekt Seeuferweg wurden all diese erwähnten Interessen selbstverständlich vertreten, die Interessen des Fussverkehrs durch meine Mitarbeiter, die verschiedenen Interessen der lokalen Bevölkerung durch die Gemeindevertreter, und auch die Natur hatte ihre Interessensvertreter durch die Fachstellen der Baudirektion. Die SBB, deren Strecke entlang dem Zürichseeweg führt, waren ebenfalls vertreten. Es liegt somit im Wesen dieses Vorhabens, dass in mehrfacher Hinsicht Abwägungen vorgenommen, Kompromisse gesucht werden mussten und auch eingegangen wurden. Der Regierungsrat ist der Überzeugung, Ihnen ein sorgfältig austariertes Projekt, das die Interessen der Menschen und der Natur bestmöglich zu einem bezahlbaren Preis in Einklang bringt, vorgelegt zu haben. Der Regie-

rungsrat hält deshalb auch an seinem ursprünglichen Projekt fest; dieses ursprüngliche Projekt, das nun zum Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser aus meiner Fraktion geworden ist.

Natürlich könnte man den Weg noch attraktiver gestalten. Man könnte noch mehr Badezugänge einrichten. Man könnte noch mehr Entwicklung in der Natur ermöglichen, aber damit würden einzelne Aspekte des Projekts höher gewichtet als andere. Das Vorhaben wäre schliesslich nicht mehr als ausgewogen zu betrachten. Die einen hätten das Gefühl, mehr Vorteile herausgewirtschaftet zu haben, als die anderen bereit sind zu geben. Es ist halt so, dass wenn man den Kompromiss suchen muss, er dadurch erst zu finden ist, dass man in der Sache diskutiert und in der Sache dann auch zu Lösungen kommt, die nicht alle maximalen Forderungen befriedigen können, sondern gerade die maximalen Forderungen auf ein Niveau zurücknimmt, das den anderen auch noch die Möglichkeit eines Erfolgs offen lässt.

Eine substantielle Kürzung des Kredits hätte zur Folge, dass das Projekt nicht mehr vernünftig realisiert werden könnte, und eine wesentliche Erhöhung des Projekts würde ebenfalls nicht zur Befriedigung führen und deshalb ebenfalls verlieren.

Es gibt übrigens keine gesetzliche Grundlage, die es uns erlauben würde, gegenüber den Gemeinden Forderungen zu stellen. Trotzdem haben sich die Gemeinden Wädenswil und Richterswil freiwillig verpflichtet, einen Beitrag von je 600'000 Franken an den Zürichseeweg zu leisten. Auch dies ist eine Form von Kompromiss, die zu respektieren ist. In beiden Gemeinden wurde eine Gemeindeabstimmung durchgeführt. Das Vorhaben wurde deutlich bestätigt, womit auch der Wille der Anwohner deutlich zum Ausdruck gekommen ist. Die ausführliche Beratung des Geschäfts in der Kommission hat gezeigt, wie hoch die politische Bedeutung dieses Geschäfts ist. In der Tat kann es für weitere Seeuferabschnitte, in denen sich solche Wegbauten realisieren lassen könnten, als Pilotprojekt dienen. Allerdings, das möchte ich deutlich gesagt haben, stehen wir noch weit davon entfernt, einen Weg um den ganzen Zürichsee zu ziehen oder auch nur dieser Idee nahe gekommen zu sein. Die Voraussetzungen dafür sind örtlich derart verschieden, dass das noch eine lange dauernde Vision sein wird. Ob ein solches Vorhaben überhaupt je politisch mehrheitsfähig sein könnte, das scheint mir im Moment tatsächlich, wenn ich die Diskussion anschau, die wir jetzt schon haben, mehr als fraglich.

Ich bitte Sie also im Namen und im Auftrag der Regierung, im anschliessenden Abstimmungsverfahren, auch wenn es nun in diesem Cup-System stattfindet, das nicht sehr übersichtlich ist, der ursprünglichen Regierungsvorlage zuzustimmen, das heisst der Vorlage, die im Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser wieder verwirklicht worden ist. Ich wäre Ihnen dafür sehr dankbar und andere, vor allem auch die Gemeindevertreter, auch.

Eintreten

ist unbestritten, da kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Maria Rohweder, Thomas Hardegger, Monika Spring, Eva Torp und Peter Weber

I. Für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie für die Erstellung der Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil, wird ein Objektkredit von Fr. 8'225'000 bewilligt.

Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser, Lorenz Habicher (in Vertretung von Bruno Grossmann), Othmar Kern, Stefan Krebs und Ueli Kübler

I. Für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie für die Erstellung der Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil, wird ein Objektkredit von Fr. 6'055'000 bewilligt.

Minderheitsantrag Max Clerici und Carmen Walker

I. Für die Erstellung des Zürichseewegs, Abschnitt Giessen bis Mülönen, Stadt Wädenswil und Gemeinde Richterswil, sowie für die Erstellung der Personenunterführung bei der Mülönen, Gemeinde Richterswil, wird ein Objektkredit von Fr. 4'695'000 bewilligt.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Bei der Regierungsvorlage handelt es sich um einen allseits austarierten Vorschlag. Wenn Sie die Kosten von über 6 Millionen Franken herunterspielen, möchte ich Ihnen zu bedenken geben, dass wir hier von zirka 3,5 Kilometern Weglänge sprechen. Rund um den See sprechen wir von über 60 Kilometern. Jetzt rechnen Sie diese 6 Millionen Franken für 3,5 Kilometer um auf über 60 Kilometer. Ich weiss genau, es kann nicht eins zu eins übertragen werden. Dieser Vergleich ist problematisch. Trotzdem behaupten Sie nach dieser Umrechnung weiterhin, es gehe um einen kleinen Betrag. Renate Büchi, sagen Sie nach dieser Umrechnung, es sei ein kleinliches Projekt mit den über 6 Millionen Franken für 3,5 Kilometer? Vertrauen Sie auf das Ja zur Regierungsvorlage der betroffenen Gemeinden Wädenswil und Richterswil. Vertrauen Sie auf das Ja der Kantonalen Fachstellen für Gewässer, für Naturschutz, für Fischerei, für Archäologie, für Denkmalpflege. Vertrauen Sie auf das Ja der Zürcher Arbeitsgruppe für Wanderwege. Vertrauen Sie auf den «Schilfröörli-Club», der ebenfalls Ja gesagt hat. Der Regierungsvorschlag beziehungsweise unser Minderheitsantrag entspricht dem Kompromiss schlechthin. Bei diesem Kompromiss handelt es sich, da bin ich mit Jürg Trachsel nicht ganz einverstanden, um eine sehr gut genährte Taube in der Hand und nicht um den Spatz in der Hand und der Taube auf dem Dach.

Wenn Ihnen etwas an der Realisierung dieses Seeuferwegs gelegen ist, nehmen Sie die Verantwortung wahr und stimmen Sie dem Regierungs- beziehungsweise dem SVP-Antrag zu.

Maria Rohweder (Grüne, Uetikon a. S.): Die Wegstrecke Giessen–Mülenen wurde im Rahmen von «Vision Zürichsee 2050» für ein Pilotprojekt ausgewählt. Wir haben das mehrfach schon gehört. Gerade dieser Abschnitt hat eine ausgewiesene Aufwertungsdringlichkeit. Das Projekt «Vision Zürichsee 2050» war immerhin ein Schwerpunkt in der vergangenen Legislatur. Diese Arbeit darf nicht einfach in der Schublade verschwinden. Mein Antrag nimmt darauf Bezug und erlaubt eine bestmögliche Aufwertung bezüglich Ökologie, Erholung und Landschaft. Die ökologische Aufwertung des Zürichseeufers ist insbesondere ein notwendiger Beitrag zur Förderung des Artenschutzes und der Artenvielfalt. Die Krediterhöhung um 2,17 Millionen

Franken orientiert sich an den Kosten für die Umsetzung des Pilotprojekts und ist mit Bedacht gewählt. Sicher, die Frage nach dem Kosten-Nutzenverhältnis ist berechtigt, gerade auch mit Blick auf die Standortattraktivität.

Wir Grüne sind der Meinung, es lohne sich auf jeden Fall, intakte Naturlandschaften zu fördern und naturnahe Lebensräume zu sichern. Wir sind uns bewusst, die Schaffung von Standortqualität hat ihren Preis. Das soll es uns wert sein.

Max Clerici (FDP, Horgen): Ich komme nur ganz kurz zurück auf einzelne Voten, die ich angehört habe. Die Unterführung war immer Bestandteil auch der Gemeindeabstimmung Richterswil. Das als Ergänzung zu unserem Kommissionspräsidenten.

Wenn ich die Kostenentwicklung anschau, die dieses Projekt hinter sich hat, verbiete ich mir, dass mitgeteilt wird, dass eine Ausführung gemäss Kostenreduktion nicht möglich sei. Wenn Sie die Entwicklung anschauen, die dieses Projekt verfolgt hat, können wir zur Kenntnis nehmen, dass ursprünglich der Kantonsanteil mit 1440 Franken pro Quadratmeter gerechnet wurde. Mittlerweile sind das fast 3100 Franken pro Laufmeter. Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass hier eine gigantische Kostenentwicklung stattgefunden hat. Alle anderen Sachen entsprechen nicht der Tatsache. Wir sind auch glücklich, dass sich die Zürcher Wanderwege mit 100'000 Franken beteiligen. Trotzdem sind wir der Meinung, dass für die 1875 Franken Laufmeter, ohne Landerwerb, das betrifft unseren Minderheitsantrag, ein schöner Seeuferweg gebaut werden könnte.

Ich bitte Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen.

Monika Spring (SP, Zürich): Ich gebe Ihnen bekannt, dass die SP von Beginn weg den Kommissionsantrag unterstützen will.

Auch für uns gilt, lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Für uns ist wichtig, dass in einem kleinen Stück gezeigt wird, wie diese Aufwertungsmassnahmen aussehen könnten. Wenn Sie bedenken, wie sehr heute der Hurdensteg zwischen Rapperswil und Pfäffikon geschätzt wird, dann können Sie sich etwa vorstellen, wie dieses Uferwegstück aussehen könnte. Aus diesem Grund haben wir ursprünglich auch den Minderheitsantrag von Maria Rohweder unter-

stützt. Aber in dieser Situation unter diesen Bedingungen, wo sich abzeichnet, dass wir auch eine Mehrheit haben werden, werden wir von Beginn weg dem Kommissionsantrag zustimmen.

Noch ein kurzes Wort zu Max Clerici: Sie sprechen von gigantischer Kostenentwicklung. Vergleichen Sie doch einmal die 3200 Franken für einen Meter Uferweg mit den Kosten für einen Meter Autobahn oder mit den Kosten für einen Meter Tunnelautobahn. Es ist einfach lächerlich.

Liebe SVP, stimmen Sie doch diesen 245'000 Franken zu für die Bevölkerung der beiden Gemeinden Richterswil und Wädenswil. Das würde Ihnen gut anstehen und gäbe Ihnen sicher einige Umweltpunkte, die nämlich die FDP im Moment vollkommen verspielt, obwohl sie sich vor einer Woche grossartig als die Umweltpartei positionieren wollte. Sie wollen mit Ihrem Kürzungsantrag den Seeuferweg im See versenken, weil Sie genau wissen, dass mit diesem Kürzungsantrag dieses kleine Stück des Seeuferwegs nie und nimmer realisiert werden kann. Wir haben es von Regierungsrätin Rita Fuhrer gehört. Die Kosten für die bisherige Projektierung belaufen sich auf 1,2 Millionen Franken.

Bitte, liebe FDP, wenn Sie etwas auf Ihre Umweltpolitik setzen wollen, dann stimmen Sie dem Kommissionsantrag zu.

Lars Gubler (Grüne, Uitikon): Ich hatte einen kurzen Einblick in die Arbeit der KPB in der Vorbereitung dieser Vorlage. Ich wundere mich ein bisschen, dass gerade wir im Seenland Schweiz mit den ganzen Juwelen und Perlen, die wir haben, eine solch grosse Mühe über Jahrzehnte hinweg bekunden, eine wenige Kilometer lange Wegstrecke für Fussgänger vorzubereiten und durchzuberaten. Ich hoffe natürlich auch, dass hier jetzt die Kompromissbereitschaft Einzug halten wird und dass sie vielleicht in Zukunft schon in einem früheren Stadium Einzug halten wird, nämlich in der Kommission für Planung und Bau.

Ich spreche eigentlich zum Minderheitsantrag Max Clerici. Die Forderung basiert auf einer Kostenschätzung aus dem Jahr 2005. Inzwischen liegt aber eine verfeinerte Kosteneinschätzung vor. Die Differenz von 1 Million Franken ist für dieses Projekt, das zuerst einmal genauer eingeschätzt werden musste, nicht allzu erstaunlich. Wir Grüne haben deshalb den Eindruck, dass die FDP gar nicht verstanden hat, wozu dieser Objektkredit eigentlich eingesetzt werden soll. Mit ihrem Antrag nimmt sie bekanntlich in Kauf, dass das gesamte Projekt nicht nur heute, sondern auch in Zukunft in Frage gestellt wird. Das ist

die FDP, die auch behauptet, sie sei eine umweltbewusste Partei. Heute beweist sie wirklich das absolute Gegenteil.

Der Bau einer Strasse oder eines Wegs bewirkt immer einen Eingriff in die Natur. Um diesen zu kompensieren, braucht es eine ökologische Aufwertung, sonst liegt der Naturwert nach dem Bau tiefer als zuvor. Dass dieser Antrag eine Projektänderung beziehungsweise Neuprojektierung und eine Verzögerung in Kauf nimmt, ist sicher.

Wir lehnen den Antrag daher entschieden ab.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Monika Spring hat mich auf den Re-deplan gebracht, weil das Votum schon ziemlich unterste Schublade war.

Jede Vorlage und ihre Geschichte, ob kurz, lang, erfreulich oder traurig, wird von verschiedenen Votanten ausgeführt. In diesem Zusammenhang ist essentiell zu wissen, vielleicht auch für die Grünen, dass es sich um eine Strassenbauvorlage handelt, durch den Strassenfonds und die öffentliche Hand bezahlt. Es ist also nicht ein kleines Projekt, wo man ein bisschen Naturschutz machen sollte. Es ist eine Strassenbauvorlage. Das Fazit also auf das Votum von Monika Spring ist, Linke und Grüne wollen erstmals mehr Geld für den Strassenbau ausgeben. Wir hoffen natürlich, dass es auch in Zukunft so sein wird. Die Oberlandautobahn wartet. Die K10 wartet. Die Nordumfahrung wartet. Wir sind froh, Linke und Grüne wollen mehr Geld in den Strassenbau stecken. Das ist sehr gut. Da machen wir natürlich gerne mit.

Nur, der einzige tragfähige Antrag, der wirklich ein Kompromiss zwischen Gemeinden und Kanton und den involvierten Ämtern beinhaltet, ist der Antrag der Regierung, also der Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser. Wenn Sie also einen Kompromiss wollen, dann stimmen Sie dem Antrag Hans-Heinrich Heusser zu.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Zuerst sage ich, dass es mich freut, dass auch die Linken und Grünen festgestellt haben, dass sich die FDP für Umweltthemen interessiert. Das ist eine wichtige Erfolgskontrolle für unsere Kommunikation und programmatische Ausrichtung.

Eigentlich wollte ich nicht Stellung nehmen in dieser Frage, weil sowieso schon so viel gesagt wird, aber langsam wird es unerträglich, wie sich hier Linke und Grüne auf die Schulter klopfen und versuchen, durch viel Reden die inneren Widersprüche ihrer Argumentation zu übertünchen.

Es ist so, und es bleibt dabei, dass sich Erholungsinteressen der Öffentlichkeit, die Zugang zum See will und Umweltschutzelemente wertvoll gestalteter Ufer einfach grundsätzlich eher widersprechen, als sie sich im Gleichlauf befinden würden. Ihre Argumentation ist extrem scheinheilig. Sie erinnert mich an den Ablasshandel. Wir tun etwas grundsätzlich Ungutes für die Umwelt. Wir stocken aber die Budgets einfach ein bisschen auf. Dann wird dann schon alles gut. Machen Sie doch einmal die Augen auf. Gehen Sie an einem Sonntagmorgen in einen öffentlich zugänglichen Park am See und sagen Sie mir, wo hier der Umweltschutz praktiziert wird. Es ist ein penibler Anblick. Es tut einem die Umwelt leid. Die Enten können wir nicht fragen, aber vielleicht gibt es Lebewesen, denen die Anwesenheit des Menschen nicht so viel ausmacht. Auch den Vergleich mit dem Steg von Rapperswil nach Pfäffikon finde ich extrem unbehelflich. Wenn Sie da zwei, drei Meter neben dem Bahndamm laufen, ist das eigentlich nicht ein besonders romantisches Unterfangen. Ich empfinde es auf jeden Fall nicht so.

Diese Vorlage können wir unterstützen, wenn hier im Sinne einer Ausnahmeregelung in einer besonderen Situation in diesem Landabschnitt ein vernünftiges Projekt, auch im Interesse der regionalen Bevölkerung, realisiert werden kann. Ich sage aber noch einmal, wir wollen ein vernünftiges Projekt. Stehen Sie dazu, dass die Öffentlichkeit hier Vorrang hat. Wir wollen es auch nicht als Präjudiz für andere Abschnitte gelten lassen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Der Kommissionsantrag und die drei Minderheitsanträge sind als gleichwertige Hauptanträge zu behandeln. Wir werden nach dem Cup-System abstimmen. Wir werden die Tür schliessen und die Anwesenden zählen. Jedem Mitglied steht das Recht zu, nur für einen dieser vier Anträge zu stimmen. Vereinigt keiner der Anträge die Mehrheit der stimmenden Mitglieder auf sich, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge eine Mehrheit erlangt.

Die Tür ist zu schliessen, die Anwesenden sind zu zählen.

Es sind 165 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Das absolute Mehr beträgt demnach 83 Stimmen.

Ich weise nochmals darauf hin, dass jeder nur eine Stimme abgeben darf. Übersteigt die Zahl der abgegebenen Stimmen die Zahl der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder, muss die Abstimmung wiederholt werden.

Abstimmung

Die vier Anträge werden einander gegenübergestellt.

Kommissionsantrag	72 Stimmen
Antrag Maria Rohweder	19 Stimmen
Antrag Hans-Heinrich Heusser	50 Stimmen
Antrag Max Clerici	23 Stimmen

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Ich stelle nun die beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, einander gegenüber, nämlich den Antrag Maria Rohweder und den Antrag Max Clerici.

Maria Rohweder (Grüne, Uetikon a. S.): Wie schon beim Eintreten angetönt, unterstützen wir Grüne den Kommissionsantrag, wenngleich er uns zu wenig weit geht.

Ich ziehe meinen Antrag zurück,

erwarte aber von der FDP ebenfalls Kompromissbereitschaft, und dass sie ihren Antrag zurückzieht.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Damit stehen sich noch drei Anträge gegenüber. Die FDP bleibt bei ihrem Antrag.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser und dem Minderheitsantrag Max Clerici gegenübergestellt.

Kommissionsantrag.....	92 Stimmen
Minderheitsantrag Hans-Heinrich Heusser.....	50 Stimmen
Minderheitsantrag Max Clerici	22 Stimmen

Damit hat der Kommissionsantrag das absolute Mehr von 83 Stimmen überstiegen. Der Kommissionsantrag hat obsiegt.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Tür kann geöffnet werden. Nun stellen wir fest, ob für den Kommissionsantrag das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zu Stande, ist der Kredit abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Objektkredit in der Höhe von 6,3 Millionen Franken mit 96 : 66 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu. Damit ist das erforderliche Quorum von 91 Stimmen erreicht worden.

II. bis V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

65. Beschluss des Kantonsrates über die Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo; Rahmenkredit für die Verlängerung der Tramlinie direkt zum Haupteingang des Zoo Zürich und zur Masoala-Halle» (Ausgabenbremse)

Antrag des Regierungsrates vom 5. Dezember 2007 und geänderter Antrag der KEVU vom 18. März 2008, [4455a](#)

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Vorlage untersteht gegebenenfalls der Ausgabenbremse. Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt empfiehlt Ihnen und letztlich den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Ablehnung der Volksinitiative «Mit dem Tram zum Zoo». Eine tatsächliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Zoos Zürich würde die Mehrheit der Kommission als etwas Positives sehen. Die geforderte Tramverlängerung bietet das aber nicht. Das wird aber nur demjenigen klar, der genau hinsieht und das auf den ersten Blick sympathische Anliegen kritisch hinterfragt.

Durch eine Verlängerung der bestehenden Tramlinie werden keine neuen Kapazitäten geschaffen. Professionelle Besucherbefragungen haben gezeigt, dass durch die Vermeidung des Fusswegs von der Endhaltestelle bis zum Zooeingang – das sind zirka 320 Meter – und bis zum Eingang der Masoala-Halle – das sind zirka 550 Meter – nur mit einem geringen Umsteigeeffekt vom MIV (*motorisierter Individualverkehr*) auf den ÖV (*öffentlicher Verkehr*) zu rechnen ist. In Zahlen: Es ginge um zirka 4 Prozent oder 120 zusätzliche ÖV-Benutzer pro Tag. Unter diesen Umständen scheint die Bindung von erheblichen Geldern aus dem ÖV-Fonds in andere nachhaltigere Projekte sinnvoller. Die Initianten rechnen für den Bau mit Kosten von 14 Millionen Franken. Unter Anrechnung der Bauteuerung, der Berücksichtigung des Behindertengesetzes für eine Wendeschleife mit geraden Haltekanten, Kosten für Werkleitungen und den Ersatz aufgehobener Parkplätze scheint eine Kostenschätzung von 27,2 Millionen Franken allerdings realistischer. Die Betriebskosten der verlängerten Tramlinie könnten zudem auch bei einem deutlich höheren Umsteigeeffekt als angenommen bei weitem nicht gedeckt werden. Die Zusatzkosten belaufen sich auf 2,8 Millionen Franken im Jahr. Dem stehen bei einer Annahme von 360'000 Mehrkunden Mehreinnahmen von gerade einmal 100'000 Franken entgegen. Weiter ist es so, dass die Tramverlängerung durch den Wegfall von Parkplätzen die gesamtverkehrliche Erschliessung des Zoos insgesamt eher verschlechtert, was auch der Zoo Zürich AG Sorge bereitet. Es würden 114 Parkplätze wegfallen, von denen lediglich 62 eventuell durch ein Parkdeck ersetzt werden könnten.

Eine Minderheit der Kommission empfiehlt die Annahme der Volksinitiative. Für die Minderheit kann es nicht sein, dass eine Freizeitanlage, die durch die Stadt Zürich und den Kanton Zürich namhaft un-

terstützt wird, einem Teil seiner Besucherinnen und Besucher lange und unattraktive Fusswege bis zu den Eingängen des Zoos und der Masoala-Halle zumutet.

Ein attraktives ÖV-Angebot mittels einer Tramverlängerung könnte Abhilfe schaffen und die Leute zum Umsteigen motivieren. Die Tramverlängerung sei deshalb auch bereits 1984 in den regionalen Richtplan aufgenommen worden. Die markante Zunahme des Besucherstroms seit Eröffnung der Masoala-Halle unterstreiche die Forderung nach dieser Tramverlängerung.

Teile der Kommission sehen mögliche Alternativen zu einer Tramverlängerung im Einsatz von Bedarfsbussen oder Begleitwagen zu Spitzenzeiten, in einer besseren Information über die Anreisemöglichkeiten, in einer attraktiveren Weggestaltung bis zum Zooeingang und allenfalls in einer privat zu finanzierenden Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo.

Im Namen der vorberatenden Kommission empfehle ich Ihnen, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ein Nein zu dieser Tramverlängerung zu empfehlen. Auch beim ÖV gilt es nach Meinung der Mehrheit, auf sinnvolle Investitionen mit gutem Kosten-Nutzenverhältnis zu achten. Diese Tramverlängerung gehört nachweislich nicht dazu.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Rund 60 Prozent aller gefahrenen Kilometer widmen wir heute unserer Freizeit. Das nennt sich dann Freizeitverkehr. Grosse Freizeitanlagen, der Zürcher Zoo ist eine, wenn nicht die grösste Freizeitanlage in der Schweiz, sollten deshalb attraktiv und umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein, wie das der Eintrag einer Tramverlängerung im regionalen Richtplan aus dem Jahr 1984 so auch verlangt. Dieser Meinung war auch Stadtrat Thomas Wagner, als er am 9. Dezember 1996 sagte: «Es ist doch klar, für ein wichtiges Kulturinstitut, wie der Zoo eines ist, und bei so vielen Besuchern und jetzt noch zusätzlich erwarteten Besuchern muss die Erschliessung mit dem ÖV besser sein, als sie es heute ist. Die Verbesserung der Tramfrequenz und der Linienführung des 751er-Busses ist zwar gut und recht, aber letztlich ist das nur ein Pflasterli. Die Verlängerung der Tramlinie bis zur Madagaskar-Halle ist erforderlich. Man muss auf lange Sicht grosszügig denken. Das ist ein vernünftiges und stimmiges Projekt.» So der gute Stadtrat Thomas Wagner. Er sagte dies zu einem Zeitpunkt, als der Zoo von lediglich 650'000 Personen besucht und mit einer durchschnittlichen jährlichen Besucherzahl nach dem Bau der Masoala-Halle von gut 800'000 Per-

sonen gerechnet wurde. Die damals prognostizierte Besucherzahl und die damit verbundene Verkehrsentwicklung oder sagen wir heute eher mal das Verkehrsproblem rund um den Zoo wurden völlig unterschätzt. Heute besuchen nämlich nicht 800'000 Personen, sondern etwa zwischen 1,7 und 1,9 Millionen Personen jährlich den Zoo, also mehr als das Doppelte des prognostizierten Höchstwerts. Das ist doch bemerkenswert. Die aktuelle Verkehrssituation oder eher die Belastung des Wohnquartiers – Sie kennen die Radiomeldungen dazu – zeigen nur allzu deutlich, dass eine entsprechende Anpassung im Verkehrssystem beim Zoo erforderlich ist, nämlich eine Verbesserung des bestehenden öffentlichen Verkehrs, damit mehr Besucherinnen und Besucher auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und so die Wohnquartiere vom Autoverkehr entlasten, und zwar mit einer Verlängerung der Tramlinie direkt vor den Ein- aber vor allem auch vor den neuen Ausgang des Zoos. Dass dies die richtige Massnahme ist, zeigt auch das Bundesamt für Raumplanung, wenn es zum Freizeitverkehr meint: «Nicht selten sind die Haltestellen die eigentlichen Schwachstellen im Angebot des öffentlichen Verkehrs. Optimale Fahrpläne und kurze Fusswege sind wichtige Faktoren, um das Umsteigen attraktiv zu machen.» Also kurze Fusswege zu den Haltestellen.

Genau um diese Frage und um etwas mehr dreht sich unsere heutige Debatte bei der Vorlage. Unser erklärtes Ziel ist es, dass mehr Leute mit dem Tram und nicht mit dem Auto den Zürcher Zoo besuchen. Was heisst mehr Leute? Der Zoo geht davon aus, dass schon heute 43 Prozent der Besucher mit dem Tram anreisen. Das ist falsch. Neueste Erhebungen aus dem Jahr 2007 der Stadt Zürich, also nicht vom Interessenvertreter des Zoos selber, ergeben einen Anteil von lediglich 34 Prozent mit dem ÖV angereiste Besucher. Das ist nicht sehr viel für die Vorzeigestadt im öffentlichen Verkehr, denn schon schweizweit werden die Freizeitwege mit über 56 Prozent ohne Auto zurückgelegt. Die Zürcher Innenstadt wird gar mit 81 Prozent ohne Auto besucht. Da kann der ÖV-Anteil von nur 34 Prozent bei Zoobesuchern mit einem attraktiven Angebot, also dieser Tramlinienverlängerung, sicher noch stark verbessert werden, denn das Angebot bestimmt die Nachfrage – eine Binsenwahrheit auch für den öffentlichen Verkehr. Da scheint es mir schon eine reife Leistung auf der Angebotsseite zu sein, also beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), wenn einmal mehr kaum an den Erfolg des öffentlichen Verkehrs geglaubt wird und das Umsteigepotenzial auch beim Zoo einmal mehr viel zu tief eingeschätzt wird. Aber das ist ja nicht neu beim ZVV. Auch beim damaligen Angebot der S7 vor ein paar Jahren, diese Linie neu über den Flughafen

fahren zu lassen – heute ist es die S16 –, was im Nu bei den Fahrgästen grosse Resonanz fand, war der ZVV höchst überrascht über seinen eigenen Erfolg. Denselben Effekt kennen wir auch bei der Verlängerung der Tramlinie 11 bis zum Hallenstadion und zur neuen Messe. Grosses Staunen, die Linie wird tatsächlich benutzt. Ironisch gemeint. Oder das bessere ÖV-Angebot bei Sihl-City, wo heute 70 Prozent der Besucher ohne Auto hinkommen. Das ist nicht zufällig. Oder denken Sie an das ÖV-Nachtnetz. Am Anfang waren es Impulse von Privaten, zum Beispiel Martin Bäumle, der einen Nachtbus von Zürich nach Dübendorf und nach Uster verlangte. Diese Initiative wurde vom ZVV nur mit grösster Zurückhaltung begleitet. Man wollte gar anfangs der 90er-Jahre mit dem so genannten Randstundenkonzept die Abendfahrpläne auf der S-Bahn ausdünnen, statt wie erforderlich erweitern. Heute ist dies undenkbar. Heute ist die Nachfrage nach diesem damals umstrittenen Angebot auf dem Nachtnetz in nur fünf Jahren um gar 115 Prozent gestiegen. Unbestritten ein Erfolg. Vielleicht merkt der ZVV dies irgendwann.

Ich erzähle all diese alten Geschichten, um Ihnen aufzuzeigen, wie plausibel oder eben nicht plausibel das prognostizierte Umsteigepotenzial beim Zoo vom ZVV so genannt ungefähr geschätzt wird und darum als nicht wirtschaftlich und nicht prioritär bezeichnet wird. Da ist der ZVV wirklich auf dem falschen Dampfer, auch wenn er das richtige Billett hat. Dazu befragen wir aber vielleicht lieber die Bevölkerung, so im Stil. Wie viel ist ihr der öffentliche Verkehr wert? Wie viel soll der Zoo zum Umweltschutz im Bereich Verkehr beitragen? Welche Fusswegdistanz ist für ältere Menschen, Gehbehinderte und Eltern mit Kleinkindern zumutbar? All dies fragen wir in einer Volksabstimmung die Bevölkerung gerne direkt. Darum heisst diese Vorlage auch «Volksinitiative».

Für weitere sachdienliche Hinweise werde ich vielleicht nachher noch im Detail dazu sprechen, um sie richtig zu stellen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Mit dieser Volksinitiative wird die Verlängerung der Tramlinien 5 und 6 direkt zum Haupteingang und bis zur Masoala-Halle gefordert. Wir haben diese Vorlage in der Fraktion schon mehrmals diskutiert. Grundsätzlich befürwortet die EVP jedes Tramprojekt, welches irgendwie Sinn macht und vernünftig ist. Für diese Linie sprechen die bessere Erschliessung eines bedeutenden Kulturinstituts und einer Freizeitanlage mit relativ grosser Bedeutung.

Publikumsintensive Anlagen wie der Zoo sollen durch den ÖV gut erschlossen sein. Die Besucherzahlen haben in den letzten Jahren stark zugenommen.

Wir haben in der EVP-Fraktion aber auch die negativen Argumente aufgelistet, die da sind: Durch eine Verlängerung der bestehenden Tramlinie werden keine neuen Kapazitäten geschaffen. Professionelle Besucherbefragungen haben gezeigt, dass nur ein geringer Umsteigeeffekt erzielt werden kann. Der Einsatz von erheblichen Geldern aus dem ÖV-Fonds, immerhin 27,2 Millionen Franken, welche andernorts viel dringender notwendig wären, ist kaum zu verantworten. Die Betriebskosten können auch bei einem deutlich höheren Umsteigeeffekt bei weitem nicht gedeckt werden. Die Zusatzkosten von 2,8 Millionen Franken im Jahr stehen den maximalen Einnahmen von rund 100'000 Franken gegenüber.

Die Fakten sprechen von uns aus gesehen eine deutliche Sprache. Nicht einmal der Zoo selber befürwortet dieses Projekt. Natürlich ist dabei zu berücksichtigen, dass er viel lieber sein Seilbahnprojekt verwirklicht haben will.

Wie eingangs erwähnt, würden wir das Projekt noch so gerne unterstützen, wenn nur annähernd so viel dafür wie auch dagegen sprechen würde. Mit einer Attraktivierung des Fusswegs zum Haupteingang kann schon vieles erreicht werden. Dabei würden wir es auch in Kauf nehmen, wenn dafür einige Parkplätze verloren gingen.

In diesem Sinn lehnt die EVP-Fraktion geschlossen die Volksinitiative ab.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Der Freizeitverkehr ist und bleibt die Verkehrssorge Nummer eins. Die Hälfte des gesamten Personenverkehrsaufkommens in der Schweizer Bevölkerung steht heute in Zusammenhang mit den Freizeitaktivitäten. Aufgrund von zunehmenden sozio-ökonomischen Entwicklungstendenzen wird dieses Wachstum im Bereich des Freizeitverkehrs bis zum Jahr 2030 von rund 20 bis 30 Prozent ausgehen. Mit der Veränderung des verfügbaren Budgets und mit der Veränderung der Alterspyramide werden wir zusätzlich Leute haben, die einer Freizeitbeschäftigung nachgehen wollen. Im Freizeitverkehr ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs höher als im Gesamtverkehr. Bei den Pendlerströmen können wir das in den Griff bekommen, beim Freizeitverkehr ist es schwieriger. Trotzdem hat sich in einer Studie des ARE (*Amt für Raumplanung und Entwicklung*) ganz deutlich gezeigt, dass ein Umsteigeeffekt möglich ist. Dies

ist nur möglich, wenn es zu einer Zeitersparnis führen kann oder zu einem Komfortgewinn. Das kann heissen, wenn diese zwei Bedingungen erfüllt sind, können wir bis zu 70 Prozent Umsteigeeffekt haben. Die Studie, die vorher zitiert worden ist, über die Befragung von schon jetzt Besuchern und Besucherinnen des Zoos, ob sie umsteigen wollen oder können, sei nur bei 4 Prozent. Es ist schwierig, das als objektiv anzuschauen, weil dann die Leute ihre Reise schon mit dem Fahrzeuge gemacht haben. Sie haben dann eher Mühe in einem abstrakten Zustand zu sagen, wie es in Zukunft aussehen könnte, wenn sie mit einem Tram vor die Tür des Zoos fahren könnten. Da müssten wir all die Wenns und Abers einbeziehen.

Also schauen wir lieber auf die Gesamtstudie über Verkehrs- und Freizeitverkehr-Umsteigebeziehungen und -Verhalten als Grundlage dafür, was der Sinn ist, ob wir den Zoo mit einem Tram erschliessen können. Der Zoo Zürich, welcher sich als wichtiges Kulturinstitut des Kantons Zürich anschaut, und sich als Botschafter zwischen Mensch und Tier sehen will, soll mit Komfort und mit einer nachhaltigen Art von Verkehr verbunden werden. Dies ist gerade das Ziel der Volksinitiative. Heute besuchen gegen 1,7 Millionen Personen pro Jahr den Zoo. Dies ist lobenswert. Ich denke, das ist ein Erfolgsbeispiel sondergleichen. Der Erfolg wächst aber dem Zoo bald über alle Ohren. Nach der Erfolgsgeschichte der Masoala-Halle, der Himalayaanlage und des Löwengeheges werden weitere Besucher durch die neue Elefantenanlage oder die bald zu planende Steppenanlage angezogen. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen muss in Richtung des öffentlichen Verkehrs gelagert werden. Es ist auch sehr interessant, dass die Ausbauten des Zoos nicht mehr am Eingang des Zoos stattfinden werden, sondern sie werden sich alle in Richtung Gockhausen–Stettbach ziehen. Wir können sogar heute sagen, dass das Quartier «Klösterli» bald vom Zoo umzingelt wird, damit vielleicht auch der Sonntagsbesucher nicht nur die Tiere anschaut, sondern auch die Zürichberg-Bewohner betrachten darf.

Eine Tramerweiterung ist die einzige, logische Folge, um eine nachhaltige Form einer publikumsintensiven Anlage mit guter ÖV-Erschliessung zu erstellen. Wir haben die Kriterien im Rahmen des Verkehrsrichtplans gesehen. Mit der Kritik des ARE sehen wir wiederum, dass man viel mehr machen und auch Geld in die Hand nehmen muss, um diese publikumsintensiven Einrichtungen anzuschliessen.

Wenn Sie mit Kind und Kegel den Treck von der Tramhaltestelle bis zum Eingang des Zoos nehmen können, ist es relativ unappetitlich und nicht sehr einladend. Nach einem dreistündigen Besuch des Zoos müssen Sie dann von der Masoala-Halle oder noch weiter hinten, wenn Sie bei den Elefanten stecken geblieben sind, irgendwie 500 bis 600 Meter hochgehen. Das möchte ich keiner Mutter, keinem Vater, keiner Gotte oder keinem Grossvater auferlegen. Das ist nicht nur mühsam, es ist erschwerlich. Da machen Sie diesen Besuch kein zweites Mal.

Die Lage des Zoos mit seinen genau definierten Ein- und Ausgängen wäre prädestiniert für ein Vorzeigebispiel für eine publikumsintensive Einrichtung mit einem hohen Modalsplit. Der Verkehr kann nämlich gebündelt werden und vom Bahnhof Zürich direkt an den Eingang des Zoos oder weiter in Richtung Masoala-Halle geführt werden. «Heute» sagt, dass der Zoo bei 43 Prozent einen erstaunlich guten Modalsplit hat. Für die Stadt Zürich ist das aber erbärmlich. Diese Zahl von 43 Prozent ist beschämend tief. Sie wurde 2004 gemessen, als die Krähbühlstrasse gesperrt war. Daher ist es kein Vorzeigebispiel. Wir wissen, der Wert liegt ein bisschen knapper als 30 Prozent.

Zur Geschichte: In der Medienmitteilung der Stadt Zürich vom 29. März 2000 lesen wir Folgendes: «Die geplanten Ausbauten und der Bau der Madagaskar-Halle lassen einen starken Anstieg der Besucherzahlen zum Zürcher Zoo erwarten. Allein schon die räumlichen Verhältnisse lassen jedoch kaum eine Ausweitung des Angebots von Fahrzeugabstellplätzen zu. An schönen Sonntagen leidet das Quartier Fluntern bereits heute unter dem Druck des Ansturms der motorisierten Besucher und Besucherinnen, die im Umfeld des Zoos keine Parkplätze finden können. Diese unbefriedigende Situation hat immer wieder den Ruf laut werden lassen, dass die bessere Erschliessung des Zoos durch den öffentlichen Verkehr als störend empfunden wird, vor allem mit der Distanz von 400 Metern zwischen Endstation der Trams 5 und 6 und des Zooeingangs, was namentlich für Familien mit Kleinkindern, Gehbehinderten unangenehm und ganz allgemein für die Zoobesucherinnen wenig attraktiv ist.» Der damalige Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, Stadtrat Thomas Wagner – also nicht irgendein Linksgrüner – veranlasst, dass eine Machbarkeitsstudie mit Varianten der besseren Anbindung des Zooeingangs an den öffentlichen Verkehr zu erstellen ist. Der Stadtrat hat damals und heute immer noch dieses Vorgehen zustimmend zur Kenntnis ge-

nommen. Heute können wir im Tages-Anzeiger erneut lesen, dass der Stadtrat hinter dieser ÖV-Erschliessung steht, ob das mit oder ohne Ersatz der aufzulösenden Parkplätze im Zusammenhang steht.

Da der Stadtrat sein Versprechen damals nicht eingelöst hat, hat der VCS (*Verkehrsclub Schweiz*) korrekterweise eine Volksinitiative lanciert, die innert Eiltempo ihre Anzahl von Unterschriften gesammelt hat, weil es ein Anliegen für die Besucher und Besucherinnen des Zoos ist, diesen Zoo nicht nur als Ökosphäre mit erhaltenswerten Tieren anzuschauen, sondern sie sagt, dass die Leute, die den Zoo besuchen, auch nachhaltig zum Zoo kommen sollten.

Ergreifen wir heute die Chance, diesen Zoo richtig anzubinden, ein Vorzeigebispiel erster Klasse zu machen von einer publikumsintensiven Einrichtung mit 1,7 Millionen Besuchern pro Jahr, auch wenn sich abzeichnet, dass in diesem Rat vielleicht die Mehrheit nicht möglich ist. Ich freue mich schon heute auf eine aktive und gewinnbringende Volksabstimmung.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Zuerst lege ich meine Interessenbindung offen: Ich bin Verwaltungsrat des Zoos Zürich. Ich leiste wie meine Kolleginnen und Kollegen meine Arbeit unentgeltlich. Wir haben einen strukturierten Verwaltungsrat. Ich persönlich bin für die Ressorts Infrastruktur und Bauentwicklung zuständig. Ich bin also bestens im Bild, wie der Zoo seine Entwicklung sieht. Ich kann Gabi Petri noch bestätigen: Wir sind nicht eine der grössten, sondern wir sind die grösste Publikumsattraktion überhaupt in der Schweiz. Wir haben am meisten Besucher über das ganze Jahr gesehen. Das ist ein Riesenerfolg. Wir haben unsere eigentlichen Naturzentren und unsere Einrichtungen, die zum Schutz des Tiers dienen. Wir sind im Verbund mit allen bekannten europäischen Zoos auch an Zuchtprojekten beteiligt und machen sehr viel für die Artenerhaltung in den Ursprungsgebieten. Ich möchte mich nicht weiter auslassen, was der Zoo tut. Es geht nicht um den Zoo, sondern um die Tramverlängerung.

Warum ist der Zoo nicht begeistert über Ihr Angebot, die öffentliche Verkehrsverbindung zum Zoo zu verbessern? Schlicht und einfach, es ist keine Verbesserung. Sie können im besten Fall über die Tramzuführung in den Zoo, die heute die einzige öffentliche Verbindung darstellt, höchstens ein Tramwagen hinter dem anderen herfahren lassen, egal, ob die Haltestelle dort, wo die Wendeschleife heute ist, 300 Meter vor dem Zooeingang, oder ob sie nach hinten geführt wird. Daran

ändert nichts. Die Kapazität werden Sie nicht verbessern können. Wir sind nahe an unserem Publikum. Wir machen regelmässig Umfragen bei den Leuten, die zu uns kommen. Wenn wir Reklamationen bezüglich Verkehr haben, ist die Reihenfolge: erstens, man hat einen grossen Suchverkehr mit dem Auto. Wir selbst sind aktiv immer wieder daran beteiligt, darauf hinzuweisen, dass man den Zoo auch mit dem ÖV erreichen kann. Wir arbeiten auch daran. Wir sind in der gesamten Schweiz die Einrichtung, die am meisten kombinierte SBB-Billette mit Zooeintritten generiert. Keine andere Kultureinrichtung in der Schweiz kommt auf diese Zahl. Es ist ein Wunsch von uns, dass man dies auch über den ZVV hinbringt. Dort sind wir einfach technisch noch nicht in der Lage, das Gleiche anzubieten.

Das Parkieren ist ein Hauptproblem für die Leute. Der zweite Punkt ist beim Tramverkehr die relativ schlechte Erreichbarkeit des Sechlers beim Hauptbahnhof. Man hat Treppen und Rolltreppen. Man hat dort wirklich Hürden, wenn man mit ganzen Familien und kleinen Kindern und Kinderwagen kommt, die es erschweren und es einem nicht unbedingt leichter machen, mit dem öffentlichen Verkehr anreisen zu wollen. Das lösen wir mit der Tramverlängerung auch nicht.

Der dritte Punkt ist das kleine Wohngebiet dahinter. Das hat auch nicht sehr Freude daran, wenn wir die Tramschleife auch noch vor das Haus stellen.

Der Zoo hat ganz klar und eindeutig ein Konzept für den Verkehr und das unter dem Druck der letzten Jahre. Der Gestaltungsplan hat dem Zoo eine bestimmte Anzahl Parkplätze zugestanden. Von diesen Parkplätzen haben wir in den letzten zehn Jahren 250 verloren, die nicht ersetzt worden sind, die im öffentlichen Gebiet vorhanden waren und zu diesem Gestaltungsplankonzept zählten. Wenn wir nun die Tramverlängerung machen, werden wir nochmals in dieser Grössenordnung Parkplätze verlieren oder – das werden wir natürlich mit allem Nachdruck machen, wenn die Tramverlängerung kommt – wir werden den Ersatz dieser Parkplätze verlangen müssen. Sie selbst haben darauf hingewiesen, dass der Zoo zu wenig gut erschlossen ist. Sie können sich dann dieser Stossrichtung nicht vernünftig widersetzen.

Wir haben aber auch ein Konzept, das eine Lösung verspricht. Wenn wir direkt ab Bahnhof Stettbach mit Liftzufuhr zur Gondel eine Seilbahn in den Zoo hinaufführen, die privat finanziert und betrieben wird, dann haben wir eine echte, zusätzliche Achse für den öffentlichen Verkehr, die wirklich zusätzliche Kapazitäten in unseren Zoo hi-

naufbringen kann. Wir sind also nicht untätig. Wir haben wirklich Lösungen anzubieten. Die Tramverlängerung bringt uns die Verbesserung, die Sie hier demonstrativ dargelegt haben, nicht. Dazu kommt, dass der Kostenrahmen, die 14 Millionen Franken überhaupt nicht reichen. Es wird mit der Neuschaffung der verloren gegangenen Parkplätze eine Grössenordnung von 27 Millionen Franken kosten. Dann ist das auch finanziell ein absoluter Unsinn, diese Verbindung so verbessern zu wollen. Sie ist keine Verbesserung.

Helfen Sie uns besser damit, unser Ziel zu verwirklichen. Wir sind in der Planung weit fortgeschritten. Wir erwarten bis Ende Jahr, dass wir bei den Bundesbehörden das Konzessionsgesuch für die Seilbahn stellen können.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP lehnt die Volksinitiative ab.

Doch wir streben gleichsam als Gegenvorschläge auf anderem Weg Verbesserungen an. Dazu reichen wir – sofern nötig – im Zürcher Gemeinderat oder im Kantonsrat Vorstösse ein. Wir hoffen allerdings, dass solche nicht nötig sein werden. Ich möchte fünf bis sechs Alternativen gerade schon anfangs kurz skizzieren.

Erstens: Das bestehende Angebot an öffentlichem Verkehr ist zu wenig bekannt, vor allem der Bus vom Bahnhof Stettbach her. Eine bessere Information tut Not.

Zweitens: Eine Tramverlängerung wäre nötig, vor allem an relativ wenigen schönen Tagen. Ein Shuttlebus vom Hauptbahnhof her könnte an solchen Tagen von grösserem Nutzen sein.

Drittens: Der Weg von der Tramhaltestelle zum Zoo ist heute alles andere als attraktiv. Die Stadt Zürich ist gefordert, eine schönere Weggestaltung zu planen, einen breiteren Gehweg, nicht nur vorbei an parkierten Autos, dafür zum Beispiel an Sträuchern und Rabatten. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach einem zweiten Zooeingang. Die Masoala-Halle muss nicht unbedingt der Endpunkt eines Zoorundgangs sein.

Viertens: Eine bessere Parkraumbewirtschaftung der Stadt Zürich wäre schon längst nötig gewesen. Also, höhere Parkgebühren, eventuell unterschiedlich hoch je nach Spitzenzeit.

Fünftens: Eine Tramverlängerung verbaut eine Seilbahn von Stettbach aus. Ich empfehle Ihnen den Artikel von Alfred Borter zu lesen, der heute in verschiedenen Zeitungen erschienen ist. Eine Seilbahn wäre

eine sehr attraktive Alternative zur Tramverlängerung, auch mit mehr Kapazität, allerdings nur dann, wenn Dübendorf nicht mit mehr MIV belastet würde. Eine Seilbahn darf also nur zusammen mit einem restriktiven Parkregime in Dübendorf–Stettbach erstellt werden. Eine Seilbahn dürfte aber nur landschaftsschonend errichtet werden. Dies wäre eine Herausforderung, nicht zuletzt an Designer, von denen es in der Kulturwirtschaft Zürichs sehr viele gibt. Ein Mast oder eine Kabine muss nicht hässlich sein.

Nur ein Beispiel: Über die wunderschöne Landschaftskammer der Haumühle bei Embrach, die im Besitz von Pro Natura ist, führt eine Bahnbrücke. Niemand hat bisher gefunden, sie vertrage sich nicht mit der Landschaft.

Eine Seilbahn müsste aber vom Zoo finanziert werden und müsste im Zooticket inbegriffen sein. Eine Seilbahn könnte den Erlebnisgehalt eines Zoobesuchs markant vergrössern, wenn – das tönt jetzt illusorisch, ist es aber nicht – die Seilbahn, wie bereits andernorts offenbar erfolgreich erprobt auch, über einen Teil des Zoos geführt würde, also Menschen über Affen und Giraffen.

In der CVP gibt es je nach Ort auch Skeptiker gegenüber einer Seilbahn. Das möchte ich nicht vorenthalten. Eines teilen wir mit den Initianten. Der Anteil ÖV am Zooverkehr muss vergrössert werden, aber die Tramverlängerung bringt da wenig. Der Weg von der heutigen Tramhaltestelle zum Zoo ist übrigens gemessen an den gelaufenen Kilometern im Zoo zumutbar. Die Kinder leiden heute eh unter Bewegungsmangel.

Nun zu den Kosten: Welche Zahlen auch immer, sie stehen in keinem Verhältnis zur Wirkung. Nur wenig Autoverkehr würde an relativ wenigen Tagen auf den ÖV umgelagert. Das Geld für die Investition, vor allem das Geld für zusätzliche Betriebskosten würde andernorts fehlen, wo Verbesserungen des ÖV dringender wären und wo eine bessere Umweltwirkung erzielt würde. Nicht alles, was unter dem Titel ÖV daherkommt, dient dem ÖV oder der Umwelt. Allerdings, das Thema Tramverlängerung könnte dann später einmal wieder ein Thema werden, wenn die Seilbahn nicht gebaut würde.

Antoine Berger (FDP, Kilchberg): Ich kann es vorausschicken, die FDP-Fraktion lehnt die Volksinitiative «Mit dem Tram zum Zoo» ganz klar ab.

In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit verzichte ich darauf, alle Argumente nochmals vorzutragen.

Ich kenne aber den Zoo Zürich sehr genau, trug doch meine Firma durch den Bau verschiedener attraktiver Bereiche wie zum Beispiel die Bären- oder die Himalayaanlage und so weiter massgeblich zur Attraktivitätssteigerung des Zoos Zürich bei. Nun soll für knapp 28 Millionen Franken eine weitere Attraktion hinzukommen, nämlich durch die Verlängerung der Tramlinie um zirka 500 Meter bis hin zur Masoala-Halle. Das ist keine Attraktivitätssteigerung. Die Zoo Zürich AG ist visionär und hat klar erkannt, dass mit einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach her über die noch zu bauende Savanne etwas Einmaliges geschaffen werden kann. Dieses Projekt ist eine Attraktivitätssteigerung und hat verkehrstechnisch zusätzlich noch viele andere Vorteile.

Auch ich habe eine Vision. In zehn Jahren steht vielleicht einmal die Renovation der Sportanlage Fluntern an. Anstatt sie neu zu bauen oder zu renovieren, verlagert man sie an einen anderen Ort, wo es noch weiteres Entwicklungspotenzial hat. Dann wäre der Weg frei für eine Erweiterung der Zooanlage von der Masoala-Halle bis zur heutigen Tramendstation. Damit wäre der Zoo Zürich perfekt und die heutige Tramendstation am richtigen Ort.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Ich muss vielleicht dort anhängen, wo Antoine Berger aufgehört hat. Als Jahreskartenbesitzer gehe ich sehr oft mit meinem zweieinhalbjährigen Sohn in den Zoo, selbstverständlich mit Tram und Bus. Sie werden es kaum glauben, was er gesagt hat. Der Tramchauffeur sagt: «Nächste Haltestelle Zoo.» Wir steigen aus, und er fragt: «Papi, wo isch jetz da dä Zoo?» Das hat er wirklich gesagt.

Tatsächlich, der Zoo ist weit weg von der Zoo-Haltestelle. Diese Situation mit viel zu billigen Parkplätzen direkt vor dem Zoo-Eingang und dem wenig attraktiven 300 Meter langen Fussweg ist ein falsches Zeichen. Er ist zwar tatsächlich zumutbar, weil ich sonst noch nie da hingegangen wäre, aber er ist wenig attraktiv.

Der Zoo hat uns einen Brief geschickt. Darin habe ich das Gefühl, nur Familien mit Autos sollen nahe zum Zoo fahren können. Ich fühlte mich ein bisschen aussen vor gelassen. Wiederum als Jahreskartenbesitzer hat mich das gar nicht gefreut. Wenn ich zu Fuss 500 Meter gehe, ist das kein Problem, aber dann lieber nicht neben schweren Audi Q7, Porsche Cayenne und was da so alles herumfährt.

Die Initianten wollen eine Verlängerung der Tramlinie. Der ZVV sagt, das sei nicht prioritär. Die Zahlen, die der ZVV vorgelegt hat, sind mir ziemlich sauer aufgestossen. Ich schenke denen tatsächlich wenig Glauben.

Der moderne Zürcher Zoo will gemäss Leitbild seine Besucher für die Umsetzung von Naturschutzanliegen motivieren. Er hat auch im Affenhaus Umweltschaukästen drin. Er macht auch Werbung für die Anreise mit dem Zoo mit dem Nashorn und den Vögeln. Aber, wer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen will, ist ein Besucher zweiter Klasse.

Zürich ist eine Tramstadt. Der Zoo braucht eine bessere Erschliessung durch den immer noch zukunftsgerichteten Sympathieträger Tram und nicht unbedingt ein Luftschlossprojekt zur Erschliessung des Zoos, also nicht die Seilbahn. Leute, welche mit dem Tram anreisen, haben einen zusätzlichen Erlebnisfaktor. Fragen Sie die Kinder. Ich weiss, was die da sagen.

Über die Kosten wird häufig geredet. 14 Millionen Franken sagen die Initianten, 27 Millionen Franken sagt der Regierungsrat. Die Unterschiede sind dadurch bedingt, dass unterschiedliche Dinge eingerechnet werden, unter anderem der Ersatz von Parkplätzen, Werkleitungen und so weiter. Für 14 Millionen Franken aber könnte die Tramverlängerung gebaut werden. Die doppelt so hohen Kosten liegen an einem Bundesgerichtsentscheid. Das haben wir zu akzeptieren. Trotzdem bin ich überzeugt, wer die Initiative unterschrieben hat, der hat es getan, weil er mit dem Tram zum Zoo fahren will, unabhängig davon, ob das 14 oder 28 Millionen Franken kostet. Man staunt dann einfach über die hohen Kosten der Rahmeninfrastruktur. Wer mit dem Tram zum Zoo will, will nicht unbedingt 14 Millionen Franken für Zusatzparkplätze und Werkleitungen mitfinanzieren.

Die grünliberale Fraktion wird die Volksinitiative unterstützen.

Ratspräsidentin Regula Thalmann: Die Fraktionssprecherliste ist damit beendet. Ab jetzt beträgt die Redezeit fünf Minuten.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Mit dem Tram zum Zoo – heute bereits Realität, auch in Zukunft mit oder ohne Volksinitiative fester Bestandteil des ÖV-Angebots des ZVV.

Zur Erschliessungsfrage: Der Zoo, die Stadt und auch der Kanton sind übereinstimmend der Meinung, auf der Südseite sei der Erschliessungsgrad gut. Die SVP sieht einen Mangel beim motorisierten Individualverkehr und der Parkplatzsituation. Auf der Nordseite wurde auf den ausdrücklichen Wunsch von Zoo und Stadt Zürich eine neue Seilbahn in den Richtplan aufgenommen. Aus den Kommissionssitzungen wissen wir, eine Verknüpfung der Seilbahn als Gegenvorschlag zur Volksinitiative ist nicht möglich. Gabi Petri hat die Vorgeschichte erwähnt. Stadtrat Thomas Wagner hat Versprechungen gemacht. Bemerkenswert ist die konsequente Haltung des VCS. Ergänzend dazu müsste die Interessensbindung von Sabine Ziegler als VCS-Vorstandsmitglied erwähnt werden (*Zwischenruf Sabine Ziegler: Nei, nümmä!*). Aus dem heutigen Tages-Anzeiger wissen wir vom Zürcher Stadtrat Martin Waser, dass die Parkplatzfrage plötzlich im Mittelpunkt steht. Dies ist natürlich wieder ein Versprecher des zukünftigen Sozialvorstands. Er ist dann nicht mehr für Parkplätze zuständig. Das wird dann Mauro Tuena machen.

Für Benno Scherrer habe ich auch noch eine Mitteilung. Auch mit schweren Audis, VW, Volvos und Porsche Cayenne reisen Familien zum Zoo-Besuch an. Bedenken Sie das. Sie werden den Zoo besuchen. Der Zoo hat darum Interesse an Parkplätzen. Wollen Sie die Tramverlängerung, müssen Sie einer Erstellung eines Parkhauses von 650 bis 1000 Parkplätzen zustimmen. Das wäre dann die definitive Lösung. Alle wären glücklich. Sie bekommen die Tramverlängerung, wir bekommen ein Parkhaus.

Somit ist für uns klar, die Volksinitiative ist abzulehnen. Solche Zwängerei und entsprechende ÖV-Projekte ohne messbaren Zusatznutzen wird die SVP nicht unterstützen.

Der negative Effekt der Volksinitiative liegt auch auf der Hand. Es werden dem ÖV-Fonds finanzielle Mittel entzogen. Die Gelder, die besser und effizienter an anderer Stelle im Kanton eingesetzt werden könnten, fehlen dort. Es wird eine Volksabstimmung geben. Das ist klar. Die Frage wird sein, ob diese 345 Meter Tram den verbleibenden 170 Gemeinden des Kantons so viel Wert sind, dass sie auf eigene Projekte verzichten werden müssen.

Die SVP empfiehlt Ihnen die Ablehnung.

Theo Toggweiler (SVP, Zürich): Ich möchte als Anwohner im Quartier einige Gedanken mit einbringen und mal eines richtig stellen. Das ist eine ganz autofeindliche Vorlage des VCS. Sie richtet sich nicht einmal gegen die Zoo-Besucher; sondern die Autos, die dort parkiert sind, gehören den Benutzern der Hochschulsportanlage. Sie müssen wissen, dass man in unserem Land mit dem Auto auch zum Vita-Parcours fährt. Das ist die Sportlichkeit. Aber, vom Tram möchte ich nichts sagen. Sind Sie froh, dass Sie so eine gute Verbindung haben. Da haben Sie von der Tramstation «Zoo» ein anständiges, sauberes, kreuzungsfreies 319 Meter langes Trottoir zum Zoo. Was würden sich Familien mit Kindern anderes wünschen als ein gutes Trottoir, wo man einen anständigen Zugang zum Zoo hat. Links haben Sie den Friedhof mit Pflanzen. Da sagen die Grünen, das sei keine schöne Landschaft. Ich muss Ihnen da schon widersprechen. Der ganze obere Teil vom Zürichberg ist eine wunderbare Grünzone. Wenn ich dann mal am Sonntag dort oben bin und zuschaue, wie die Leute zum Zoo laufen, muss ich Ihnen sagen, die Familien kommen, steigen aus und sind frohgemut und glücklich, dass sie da oben an der frischen Luft spazieren können. Was wollen Sie noch anderes wegen 300 Metern?

Dass Thomas Wagner einmal etwas versprochen hat, Sabine Ziegler, da war er sehr gebunden. Er war nicht nur Chef der VBZ, sondern er wohnt an der Krähbühlstrasse. Das ist die Zufahrt zum Zoo. Das war möglicherweise ein Eigeninteresse, dass Thomas Wagner gesagt hat, man soll das ausbauen. Nun gäbe das auch betriebliche Probleme. Sie müssen beim Zoo fast zwei Stationen machen. Sie müssen auch wissen, dass möglicherweise Landreserven im Nordosten des Teils sind, da sich der Zoo vielleicht noch weiter nach hinten bewegt. Das ist eine spezielle Sache.

Im Übrigen haben Sie das nicht richtig erzählt. Sie haben heute schon von der Tramstation Zoo bis zum Haupteingang einen kleinen Quartierbus, der vom Irchel kommt. In dieses «Büslein» können Sie die Oma versorgen. Der Verkehr ist absolut richtig geregelt.

Dann haben Sie noch ein betriebliches Problem. Ein Tram fährt in der Stadt Zürich von morgens 5 Uhr bis Mitternacht. Das sind 18 Stunden. Der Zoo ist aber nur etwa 9 Stunden offen. Es würde nachher keinen Sinn machen, zum Klösterli nach hinten zu fahren. Das gäbe also gewisse Probleme.

Mehr möchte ich nicht ausholen, sondern nur sagen, dass wir jeweils im Tages-Anzeiger vom Übergewicht der Kinder lesen, dass sie nicht einmal mehr auf die Schulreise können. Jetzt kommen Leute in einem

Parlament, die mir erklären wollen, dass die Kinder diese 300 Meter zum Zoo nicht laufen können. Denken Sie an die Fitness der jungen Leute. Diese 300 Meter können sie wirklich sicher noch bewältigen, sonst müssen Sie diesen halt zureden, oder es ist eine reine Frage der Erziehung.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Das Ziel ist eine attraktive ÖV-Kette. Der Zoo, da haben wir eine Gemeinsamkeit, hat eine nationale Ausstrahlung und darüber hinaus ins Süddeutsche et cetera. Je öfter Sie in einer ÖV-Kette umsteigen müssen desto unattraktiver wird sie. Die Kapazität des Trams war nicht das Thema. Die bestehende Tramkapazität lässt sich gezielt auf die Besucherspitzen hin anpassen. Das haben wir auch gezeigt in der Kommission.

Ein Bus-Shuttle vom Hauptbahnhof her bringt gar keine Verbesserung. In einen Minibus bringen Sie vielleicht die Oma hinein, aber einen Kinderwagen wohl eher nicht.

Wieso soll der Ausgangsbahnhof Stettbach so interessant sein? Das frage ich mich die ganze Zeit. Wie bringen Sie Stettbach in eine attraktive ÖV-Kette hinein, wenn Sie von Süddeutschland her kommen, wenn Sie von der Westschweiz her kommen? Das mag vielleicht interessant sein für die paar Winterthurer, aber damit ist es dann auch abgedeckt.

Der Ausgangspunkt Stettbach ist primär attraktiv für das Auto, ob dort nun ein Bus oder eine Seilbahn wegfährt. Als Tatbeweis hat der Zoo früher bereits versucht, entsprechend Parkplätze für den Bus von Stettbach her zu mieten. Aber das war eh eine Pleite, weil Sie nicht kommunizieren können, wo Stettbach ist, ausser Sie haben bei der Autobahnausfahrt ein grosse Autobahntafel «Dübendorf–Zoo». Dann funktioniert es. Aber dann haben wir keine attraktive ÖV-Kette. Diese möchten wir eigentlich.

Eine Seilbahn vom Hauptbahnhof zum Zoo, das könnte man kommunizieren, auch für Auswärtige. Die Alternative, die uns hier angeboten wird, nämlich die Seilbahn von Stettbach her, das ist ein MIV-Projekt und kein ÖV-Projekt.

Rolf Siegenthaler (SVP, Zürich): Unser Leben wird regiert von Paradoxien. Die Leute steigen aus dem Tram, übrigens auch ich mit vier Kindern, dann gehen sie beschwerliche 319 Meter bis zum Eingang des Zoos und dann bewegen sie sich auf zirka 5 Kilometern während

eines Tages an den Gehegen vorbei und dann wieder 319 beschwerliche Meter zurück zum Tram. Wie spinnen wir eigentlich hier drin?

Lehnen Sie das ab!

Gabi Petri (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Wie versprochen nochmals auf Sendung.

Zur Distanz: Der Zooeingang befindet sich 345 und der Zooausgang bei der Masoala-Halle gar 570 Meter entfernt von der heutigen Endhaltestelle und nicht 300 Meter, wie Sie sich das in der Vorlage vom Zoo suggerieren lassen. Eine Fusswegdistanz von mehr als 300 Metern gilt im Sinne der Angebotsverordnung als qualitativ nicht erschlossen. Falls Sie aber auf die Idee kämen wie Theo Toggweiler, solche Fusswegdistanzen als normal zu werten, müssten Sie gut und gerne einen grossen Teil der Haltestelle auf dem Zürcher Tramnetz aufheben, denn viele Strecken sind kürzer als 300 Meter. Zum Beispiel beträgt auch die Strecke vom Rathaus zum Helmhaus nur 190 Meter oder zur Haltestelle Rudolf-Brun-Brücke 290 Meter. Bitte heben Sie doch die Haltestelle hier auf, das Tram würde beschleunigt werden. Nur, Theo Toggweiler wird dann wohl kaum zu Fuss gehen, sondern mit dem Auto.

Zur Erschliessungskapazität: Täglich besuchen etwa 5000 bis 7000 Personen an Spizentagen den Zürcher Zoo. Mit den Trams 5 und 6 können am Sonntag 2000 Personen pro Stunde zum Zoo fahren. Die zirka 100 wegfallenden Parkplätze mit einer Dreierbesetzung pro Auto gerechnet, was grosszügig ist, reichen gerade mal für den Transport von zirka 300 Besuchern des Zoos und sind darum bei weitem nicht in der Lage, die geforderte Transportkapazität zur Verfügung zu stellen. Das kann nur das Tram leisten. Das Beibehalten oder gar Ausbauen der Anzahl Parkplätze, wie es vom Zoo unrealistischerweise da und dort gewünscht wird, wird für die grossen Besucherströme zum Zoo kaum je reichen können. Sie stören zudem die umliegenden Wohnquartiere und belasten die Umwelt mit unnötigem Autoverkehr.

Zu den Finanzen muss ich nichts mehr sagen. Das konnten Sie heute im Tages-Anzeiger selber nachlesen unter «Politik des Zoos Zürich». Im Jahr 2002 schreibt der Zoo in seinem Positionspapier zum Verkehr, Willy Haderer: «Durch eine Verlängerung der Tramlinie mit Wendeschlaufe beim heutigen Zoo-Haupteingang wird die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr aufgewertet. Der Fussweg insbesondere zur neuen Regenwaldhalle wird wesentlich abgekürzt. Nicht zu unterschätzen ist die subjektive Wirkung einer Tramverlängerung. Damit

wird dem öffentlichen Verkehr zum Zoo neuer Elan verliehen. Die Verwertungsmöglichkeiten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sind erheblich.» Damit ist eigentlich alles gesagt, nichts mehr ist beizufügen, ausser dass in einem Schreiben an Sie neustens vom Zoo das Gegenteil postuliert wird. So weit so unerfreulich. Ein Beitrag zur Natur und zum Klimaschutz ist diese Parkplatzpolitik des Zoos wirklich nicht.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Zoo Zürich hat in den vergangenen Jahren sein Angebot wesentlich ausgebaut und damit auch seine Attraktivität erhöht. Das wird auch spürbar. Im Jahr 2003 konnte die Masoala-Halle eingeweiht werden. Der Zoo konnte wachsende Besucherzahlen vermelden und gerade mit dem Hintergrund der Masoala-Halle eine sehr starke Zunahme der Besucherzahlen. Wenn es im Jahr 2000 noch gut 900'000 Besucher gab, so sind es heute 1,6 Millionen Besucher. Diese Besucher wollen Fragen beantwortet haben zu unserer Natur. Ich hoffe sehr, dass sich auch der Sohn von Benno Scherrer noch mit vielen Fragen befassen und diese auch stellen wird, nicht nur mit der Frage, wo denn der Zoo sei.

Mit der Zunahme der Besucherfrequenzen haben sich die Verkehrs- und Parkierungsverhältnisse an Spitzentagen deutlich verschlechtert. Der Zoo wirbt darum mit einem vergünstigten Kombiangebot für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für den Zoobesuch. Eine im Jahr 2006 vom Zoo durchgeführte Erhebung hat ergeben, dass bereits über 40 Prozent der Besucher die öffentlichen Verkehrsmittel zur Anreise nutzen. Es ist mir auch klar, der VCS hat seine eigenen Gutachten. Er misst auch die Distanzen in Metern anders als wir. Ich möchte aber mit Gabi Petri oder mit Sabine Ziegler über diese Zahlen auch gar keine grosse Diskussion führen. Das ist übrigens nicht ironisch gemeint, sondern echt. Es macht nämlich keinen Sinn. Die Initianten der Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo» sind ganz einfach der Ansicht, dass die Verlängerung der Tramlinie zum Zooeingang und weiter zum Eingang der Masoala-Halle die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln noch attraktiver macht und damit die umliegenden Wohngebiete vom Individualverkehr entlastet werden können. Der Regierungsrat ist längst über die Phase hinaus, die Verkehrsmittel in guten öffentlichen Verkehr und bösen Individualverkehr einzuteilen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Verkehrsteilnehmer erwachsen genug ist, selber zu entscheiden, was für ihn das wesensgerechte Verkehrsmittel ist, also mit welchem Ver-

kehrsmittel er sein Bedürfnis am besten, ökologischsten und ökonomischsten befriedigen kann. Die Prüfung der Initiative hat gezeigt, dass die Initianten die Baukosten deutlich zu tief geschätzt haben, nicht nur wegen der Parkplätze. Gemäss heutiger Usanz müssen dem Projekt neben den Kosten des öffentlichen Verkehrs ebenfalls diejenigen für die Verlegung der Werkleitungen zugeordnet werden, natürlich auch für den Parkplatz und die Strassenanpassungen. Zudem hat der VCS aber die Kosten für die Anforderungen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes nicht berechnet oder nicht beachtet. Der Verkehrsfonds würde daher statt mit 14 Millionen Franken mit rund 27 Millionen Franken belastet. Die bisherigen Befragungen der Zoobesucher haben aufgezeigt, dass diese sich nur in wenigen Fällen anders verhalten würden, wenn sie mit dem Tram näher zum Zoo fahren könnten. Es geht nicht darum, dass sie nicht mit dem Tram zum Zoo fahren könnten, sondern es geht nur darum, dass sie mit dem Tram ein bisschen näher zum Zoo fahren könnten. Der heutige rund 300 Meter lange Fussweg zum Zoo wird als wenig störend empfunden. Man legt während des Zoobesuchs natürlich bedeutend grössere Distanzen zurück. Die Umsetzung der Initiative würde deshalb nur zu einer geringen Veränderung des Modalsplits führen und könnte damit die Verkehrsprobleme um den Zoo an Spitzentagen bei weitem nicht lösen. Diese Aussage basiert halt einfach auf langen Erfahrungen mit dem Verhalten der Bevölkerung bezüglich der öffentlichen Verkehrsmittel. Die VBZ haben im Jahr 2006 im Rahmen einer Netzentwicklungsstudie neben anderen Massnahmen den Nutzen einer Tramverlängerung zum Zoo beurteilen lassen. Die Studie stuft die Tramverlängerung zum Zoo als nicht prioritär bis zum Horizont 2025 ein. Die Ergebnisse dieser Netzentwicklungsstudie werden vom Stadtrat Zürich im ZVV vertreten. Ich gehe einmal davon aus, dass dies auch heute noch gilt.

Die betriebswirtschaftliche Beurteilung einer Tramverlängerung bestätigt die ungenügende Kostendeckung des Projekts. Wegen des geringen Einflusses einer Tramverlängerung auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher werden Mehreinnahmen von nur gerade jährlich rund 100'000 Franken geschätzt. Diese stehen, selbst wenn sie noch ein bisschen höher wären, in keinem Verhältnis zu jährlichen Folgekosten aus Betrieb und Abschreibung der Anlage von jährlich 2,8 Millionen Franken.

Der Regierungsrat hat mit der Kenntnisnahme der Netzentwicklungsstudie der VBZ signalisiert, dass er den nachfrageorientierten Ausbau des Tramnetzes in der Stadt Zürich in den kommenden Jahren im

Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen will, dies nicht etwa weil das eine Forderung des süddeutschen Raums wäre im Rahmen der Paketlösung. Das haben Sie nämlich im Gegensatz zum Anschluss an unser Autobahnnetz bisher nicht gefordert. Ich werde Sie aber fragen, ob ein direkter Zugang zum Zoo nicht eine Lösungsvariante wäre.

Da für diese Ausbauten, aber auch für die dringlichen Ausbauten im S-Bahn-Netz tatsächlich nur beschränkte Mittel zur Verfügung stehen, lehnt der Regierungsrat eine Tramverlängerung zum Zoo gemäss der vorliegenden Volksinitiative ab. Er beantragt dem Kantonsrat, den Stimmberechtigten die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen, ganz einfach weil es wichtigere und dringlichere Projekte des öffentlichen Verkehrs sind, die der Regierungsrat verfolgen, verwirklichen und umsetzen will. Ganz herzlichen Dank für Ihr Verständnis.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Sabine Ziegler, Peter Anderegg, Robert Brunner, Benno Scherrer und Priska Seiler:

I. Der Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo; Rahmenkredit für die Verlängerung der Tramlinie direkt zum Haupteingang des Zoos Zürich und zur Masoala-Halle» wird zugestimmt.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Nicht zum Minderheitsantrag nochmals auf Sendung, exklusiv für unsere Regierungsrätin.

Der VCS misst seine Zahlen nicht selber. 345 Meter und 570 Meter entnehme ich dem technischen Bericht der Stadt Zürich zu diesem Anliegen. Nur für die Klarheit. Danke, auf Wiederhören, bis morgen.

Abstimmung

Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag Sabine Ziegler mit 72 : 55 Stimmen bei 6 Enthaltungen ab.

II. bis IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Richtlinien zu Rück- bzw. Nachzahlungen von Investitionsbeiträgen, ausgelöst durch die Neuzuteilungen von Gemeinden in den Spitalregionen**
Dringliches Postulat *Ernst Stocker (SVP, Wädenswil)*
- **Öffentliche Beschaffung von Computern, die nach IAO-Standards hergestellt werden**
Postulat *Ornella Ferro (Grüne, Uster)*
- **Opfer der Zwangsmassnahmen (Todesfall eines Ausschaffungsgefangenen in einem Zürcher Spital)**
Anfrage *Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*
- **Kapazität der Tramverbindung in den Üetlihof**
Anfrage *Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*
- **Mehrwertschaffung Glatttal wegen Glatttalbahn**
Anfrage *Sabine Ziegler (SP, Zürich)*
- **Durchmesserlinie; Bauvorgang im Bereich östlicher Bahnhofplatz–Globus-Provisorium–Limmatunterquerung**
Anfrage *Sabine Ziegler (SP, Zürich)*
- **Verfügung über Neuordnung der Spitalregion und die Folgen für das Limmattalspital**
Anfrage *Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf)*
- **Wie weiter mit den Räumlichkeiten des Departements Darstellende Künste und Tanz an der Gessnerallee (Gessnerallee 9, 11, 13)?**
Anfrage *Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich)*

3660

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Zürich, 26. Mai 2008

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 9. Juni 2008.