


139. Sitzung, Montag, 30. November 2009, 8.15 Uhr

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

- Antworten auf Anfragen *Seite 9087*
- Gratulationen..... *Seite 9088*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage*..... *Seite 9088*

2. Umsetzung der Demokratisierung in den Zweckverbänden

Postulat von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Rolf Steiner (SP, Dietikon) vom 6. Juli 2009
 KR-Nr. [228/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 9088*

3. Neue gesetzliche Regelung des Ausgleichs der kalten Progression

Motion von Raphael Golta (SP, Zürich), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 31. August 2009
 KR-Nr. [269/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 9089*

4. Überprüfung der Publikationen der kantonalen Verwaltung

Postulat von Regine Sauter (FDP, Zürich), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Gaston Guex (FDP, Zumikon) vom 31. August 2009
 KR-Nr. [273/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
 Behandlung..... *Seite 9089*

5. Überprüfung der Regulierungsdichte und Prinzip der Befristung von Erlassen (Sunset Legislation)

Postulat von Gaston Guex (FDP, Zumikon), Regine Sauter (FDP, Zürich) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 31. August 2009
KR-Nr. [274/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
Behandlung

Seite 9090

6. Bewilligungs- und Formularaktivismus

Postulat von Gaston Guex (FDP, Zumikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 31. August 2009
KR-Nr. [275/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
Behandlung

Seite 9090

7. Wirtschaftsförderung: steuerliche Massnahmen zugunsten der Konkurrenzfähigkeit von Vermögensanlagestrukturen auf dem Finanzplatz Zürich

Postulat von Katharina Weibel (FDP, Seuzach), Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil) und Jean-Luc Cornaz (FDP, Bülach) vom 31. August 2009
KR-Nr. [276/2009](#), Entgegennahme, keine materielle
Behandlung

Seite 9091

8. Keine frühzeitige Abklassierung der Schaffhauserstrasse

Dringliches Postulat von Christian Mettler (SVP, Zürich), Nicole Barandun (CVP, Zürich) und Hans Egli (EDU, Steinmaur) vom 28. September 2009
KR-Nr. [304/2009](#), RRB-Nr. 1773/11. November 2009
(Stellungnahme)

Seite 9091

9. Beschluss des Kantonsrates über den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»)

Antrag des Regierungsrates vom 12. August 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 10. November 2009 **4621b**.....

Seite 9108

10. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2010 bis 2012

Bericht des Regierungsrates vom 16. September 2009 und gleichlautender Antrag der KPB vom 3. November 2009 **4632**.....

Seite 9143

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

- *Persönliche Erklärung von Thomas Maier, Dübendorf, zum Abstimmungsprozedere bei der Vorlage 4621b*.....

Seite 9140

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. **299/2009**, Grundlagen für eine Nachlasssteuer
Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)
- KR-Nr. **266/2009**, Sinnvolle Nutzung des Lotteriefonds
Willy Germann (CVP, Winterthur)

- KR-Nr. [284/2009](#), Zusätzliche Züge auf der Bahnlinie Winterthur–Seuzach–Stammheim–Stein am Rhein während den Hauptverkehrszeiten

Martin Farner (FDP, Oberstammheim)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 135. Sitzung vom 23. November 2009, 8.15 Uhr.

Gratulationen

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich möchte noch zwei Gratulationen aussprechen. Ich gratuliere Ernst Stocker zu seiner Wahl in den Regierungsrat und wünsche ihm in seinem Amt frohes Schaffen. (*Applaus.*)

Dann gratuliere ich Ruth Frei zur Wahl als Bezirksrätin und wünsche ihr viel Erfolg in ihrem Amt. (*Applaus.*)

2. Umsetzung der Demokratisierung in den Zweckverbänden

Postulat von Bernhard Egg (SP, Elgg) und Rolf Steiner (SP, Dietikon) vom 6. Juli 2009

KR-Nr. [228/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

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

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Wir verlangen Diskussion. Danke.

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

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

3. Neue gesetzliche Regelung des Ausgleichs der kalten Progression

Motion von Raphael Golta (SP, Zürich), Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 31. August 2009

KR-Nr. [269/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

Die Motion [269/2009](#) ist überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Überprüfung der Publikationen der kantonalen Verwaltung

Postulat von Regine Sauter (FDP, Zürich), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Gaston Guex (FDP, Zumikon) vom 31. August 2009

KR-Nr. [273/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

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

Renate Büchi (SP, Richterswil): Wir beantragen Diskussion.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Renate Büchi beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

5. Überprüfung der Regulierungsdichte und Prinzip der Befristung von Erlassen (Sunset Legislation)

Postulat von Gaston Guex (FDP, Zumikon), Regine Sauter (FDP, Zürich) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon) vom 31. August 2009

KR-Nr. [274/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

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

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon): Ich beantrage Nichtüberweisung.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Claudio Zanetti beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist vorläufig erledigt.

6. Bewilligungs- und Formularaktivismus

Postulat von Gaston Guex (FDP, Zumikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Peter Roesler (FDP, Greifensee) vom 31. August 2009

KR-Nr. [275/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

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

Renate Büchi (SP, Richterswil): Ich beantrage Ablehnung.

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

Das Geschäft ist erledigt.

7. Wirtschaftsförderung: steuerliche Massnahmen zugunsten der Konkurrenzfähigkeit von Vermögensanlagestrukturen auf dem Finanzplatz Zürich

Postulat von Katharina Weibel (FDP, Seuzach), Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil) und Jean-Luc Cornaz (FDP, Bülach) vom 31. August 2009

KR-Nr. [276/2009](#), Entgegennahme, keine materielle Behandlung

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

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Ich verlange Diskussion.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ralf Margreiter beantragt Ablehnung des Postulates. Das Postulat bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Keine frühzeitige Abklassierung der Schaffhauserstrasse

Dringliches Postulat von Christian Mettler (SVP, Zürich), Nicole Barandun (CVP, Zürich) und Hans Egli (EDU, Steinmaur) vom 28. September 2009

KR-Nr. [304/2009](#), RRB-Nr. 1773/11. November 2009 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat soll ihm zur Verfügung stehende Mittel ausschöpfen, um die durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich eingeleitete stellenweise Abklassierung der Schaffhauserstrasse in Zürich-Seebach so lange zu unterbinden, bis die Verlängerung der Birchstrasse gemäss kantonalem Verkehrsrichtplan realisiert ist.

Begründung:

Die Schaffhauserstrasse in der Stadt Zürich sowie unter ihr liegende Werkleitungen werden auf der Höhe der Einmündung der Glatt-

talstrasse saniert. Ein weiteres Projekt umfasst die Sanierung der Werkleitungen, den Ersatz der VBZ-Gleisanlagen sowie die Veränderung der Strassenoberfläche vor und nach der Einmündung der Felsenrainstrasse. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich nutzt diese Gelegenheiten, um gleichzeitig folgende Vorkehrungen zu treffen:

1. Einbau einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Schaffhauserstrasse/Glatttalstrasse
2. Verbreiterung eines bestehenden Fahrradweges unter Nutzung der Parkplätze vor der heutigen Backhaus Fischer AG
3. Leichte Verengung der Schaffhauserstrasse
4. Neumarkierung von Fussgängerinseln, insbesondere einer Veloabbiegespur in der Strassenmitte
5. Neuschaffung von Fussgängerinseln, Trenninseln und Trottoirüberfahrten (beim Einbiegen in und der Ausfahrt aus Quartierstrassen)
6. Ergänzung Alleenkonzept

Mit diesen Massnahmen wird der Verkehrsfluss auf der Schaffhauserstrasse behindert. Den Verkehrsteilnehmern und den Gewerbetreibenden entlang der Strasse erwächst dadurch grosser Schaden. Die Massnahmen kommen einer Abklassierung der Schaffhauserstrasse gleich, im kantonalen Richtplan Verkehr ist hingegen vorgesehen, die Schaffhauserstrasse erst dann abzuklassieren, wenn die Verlängerung der Birchstrasse geöffnet wird. Der Kanton muss alles Notwendige unternehmen, um der frühzeitigen Abklassierung von Strassen überkommunaler Bedeutung entgegenzuwirken.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 26. Oktober 2009 dringlich erklärt.

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

Die Schaffhauserstrasse ist im kantonalen Richtplan Verkehr vom 26. März 2007 als Hauptverkehrsstrasse eingetragen und im Bereich Stadtgrenze bis Binzmühlestrasse zur Abklassierung vorgesehen. Die Abklassierung kann erfolgen, sobald die Verlängerung der Birchstrasse umgesetzt worden ist. Der Realisierungshorizont dieses Vorhabens ist im Richtplan mit mittel- bis langfristig angegeben.

An der Schaffhauserstrasse sind derzeit zwei Projekte der Stadt Zürich in Planung. Das eine Vorhaben sieht die Neugestaltung des Abschnitts Felsenrainweg bis Binzmühlestrasse mit Neumarkierung eines Rad-

streifens vor. Das andere Vorhaben bezweckt die Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich der Einmündung der Glatttalstrasse. Keines der Projekte sieht eine Abklassierung der Schaffhauserstrasse vor oder steht in Zusammenhang mit deren künftiger Abklassierung.

Die Schaffhauserstrasse ist heute stadteinwärts häufig überlastet. Dies führt zeitweise dazu, dass sich der an Kreuzungen aufgestaute Verkehr gegenseitig behindert, so etwa bei der Einmündung der Glatttalstrasse und im Bereich der Tramendschleife Seebach. Diese Situation soll mit den vorgesehenen Steuerungsmassnahmen im Einmündungsbereich der Glatttalstrasse verbessert werden. Mit der geplanten Lichtsignalanlage kann die Stadt Zürich einen geordneten und sicheren Betrieb des Verkehrsablaufs für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den motorisierten Individualverkehr in diesem Abschnitt sicherstellen. Im Zusammenhang mit der geplanten Einführung der Lichtsignalanlage wird auch die Situation für die Radfahrenden verbessert. Durch die hierfür erforderlichen Markierungen von Radstreifen kommt es zu gewissen Verschiebungen von bestehenden Fussgängerinseln. Auch werden die Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet. Damit wird das sonst geltende allgemeine Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger an diesen Stellen aufgehoben und der Fussgängerverkehr kann gesteuert werden. Die vorgesehenen Massnahmen ermöglichen eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung auf der Schaffhauserstrasse für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Im Rahmen der Begehrensäusserung nach § 45 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) hatte das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion bereits zweimal Gelegenheit, die Projekte zu beurteilen und sich dazu zu äussern. Dabei konnte den Vorhaben jeweils grundsätzlich zugestimmt werden.

Die in beiden Projekten vorgesehenen Massnahmen sollten nach heutigem Kenntnisstand die überkommunale Funktion der Schaffhauserstrasse nicht beeinträchtigen. Der Regierungsrat wird zum Projekt abschliessend Stellung nehmen können, sobald es ihm zur Genehmigung vorliegt. Eine Umsetzung der Projekte kann erst nach Genehmigung erfolgen. Ausserhalb des Genehmigungsverfahrens könnte der Regierungsrat nur kraft seiner Aufsichtsfunktion nach § 40 des Strassengesetzes einschreiten. Hierfür besteht nach dem Gesagten kein Anlass.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. [304/2009](#) nicht zu überweisen.

Christian Mettler (SVP, Zürich): Um es vorwegzunehmen: Die SVP sowie die zeichnenden Parteien und die FDP werden an diesem Postulat festhalten. Ehrlich gesagt war ich schon etwas erstaunt über den Wortlaut des Beschlusses des Regierungsrates zum Postulat [304/2009](#), umso mehr erstaunt, weil die dringliche Anfrage [305/2009](#) umfassend den Sachverhalt darstellt und beim Postulat auf die Forderung zur Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Mittel nur allgemein eingegangen wird.

«Die Zuständigkeit für Erstellung, Ausbau und Erneuerung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung ist auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur gemäss Artikel 43 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 21. September 1981 an die Städte Zürich und Winterthur übertragen. Die Stadträte arbeiten diese Projekte aus und geben der Volkswirtschaftsdirektion sowie weiteren Interessierten Gelegenheit zu Äusserungen zum Begehren. Die bereinigten Projekte bedürfen alsdann der Genehmigung durch den Regierungsrat gemäss Artikel 45 des Strassengesetzes», so der Wortlaut des Regierungsrates in der dringlichen Anfrage. Ja, mit diesem Postulat haben wir ein Begehren, ein Begehren, endlich die Stadt Zürich in die Schranken zu weisen und ein Zeichen zu setzen. Ich frage mich, ob der Kanton sich wirklich um die Handhabe bemüht und noch Kompetenzen hat.

Welche fatalen Folgen und Konsequenzen solche Vorhaben für das lokale Gewerbe und den Individualverkehr haben, verdeutlicht dieses Projekt. Das Interesse an der Erhaltung von Arbeitsplätzen und somit eines traditionellen Gewerbebetriebes scheint gleich Null zu sein. Eine Petition an den Regierungsrat verdeutlicht diese Problematik. Es geht nicht nur um das weitere Verschwinden von Parkplätzen auf Stadtgebiet, sondern auch um die Verbreiterung des bereits vorhandenen und funktionellen Radweges. Während der Mahnwache vor Ort beim «Backhaus Fischer» konnten wir auf diesem Veloweg innerhalb von drei Stunden sage und schreibe drei Velofahrer in der einen und einen Velofahrer in der andern Richtung ausmachen. Das Projekt ist bei der betroffenen lokalen Bevölkerung sehr umstritten und bringt ausser hohen Kosten keine Verbesserung der Verkehrssituation.

Mit der Unterstützung dieses Postulates sichern Sie nicht nur die Existenz von Gewerbebetrieben, sondern verhindern auch eine unnötige teure und kosmetische Veränderung. So schreibt der Regierungsrat in der Antwort zur schriftlichen Anfrage: «Die wirtschaftlichen Interessen des betroffenen Unternehmens müssen bestmöglich gewahrt werden.» Er schiebt aber die Verantwortung dafür auf die Stadt Zürich ab.

Ich zitiere aus Anfrage [305/2009](#): «Für die Berücksichtigung dieser privaten Interessen in Strassenprojekten ist das für das Projekt verantwortliche Gemeinwesen zuständig.» Im Beschluss des Regierungsrates steht jedoch: «Eine Umsetzung der Projekte kann erst nach Genehmigung erfolgen.»

Ich fordere Sie auf, tragen Sie die Verantwortung und wahren Sie die wirtschaftlichen Interessen des Gewerbes. Verhindern Sie frühzeitige Abklassierung der Schaffhauserstrasse, stimmen Sie dem Postulat zu und überweisen Sie es!

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Lage und Zugänglichkeit einer Bäckerei tragen bekanntermassen stark zu deren guten Geschäftsgang bei. Im besonderen Masse trifft dies auf das «Backhuus Fischer» zu. Das städtische Tiefbauamt plant nahe der Bäckerei eine ganze Reihe von Verkehrsmassnahmen: eine Ampelanlage, einen breiteren Velostreifen, eine zusätzliche Veloabbiegespur, Fussgängerinseln, eine durchgehende Sicherheitslinie, Aufhebung des Durchgangs zu zwei Quartierstrassen und nur auf der Höhe der etwas von der Strasse entfernten Bäckerei eine Reihe Alleebäume. Fürs «Backhuus Fischer» heisst dies statt 14 nur noch vier bis acht Parkplätze. Die Existenz der Bäckerei ist gefährdet, notabene die einzige Bäckerei in Seebach. Das Quartier Seebach möchte leben und attraktiv und lebendig bleiben. Die wenigen verbliebenen Quartierläden beleben Seebach. Seebach möchte kein zweites Ballenberg werden.

Nun zur Antwort der Regierung. Sie ist enttäuschend. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat den Auftrag gegeben – ich zitiere –, er solle ihm zur Verfügung stehende Mittel ausschöpfen, um die Abklassierung der Schaffhauserstrasse zu verhindern, und nicht eine Nichtüberweisung beantragen. Ich hoffe und erwarte nach der heutigen Debatte vom Regierungsrat das Umsetzen unserer Forderungen. Oder müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass es der Regierung und dem Stadtrat egal ist, wenn 28 Arbeitsplätze bedroht sind? Das können und wollen wir nicht hinnehmen. Es ist noch nicht lange her, da hat sich die Ratslinke zu Recht und vehement für die Erhaltung der Arbeitsplätze der Studer Revox stark gemacht, und das, obwohl bekannt war, dass ein englischer Konzern kaum auf Zürcher Kantonsräte hört. Bei diesen Arbeitsplätzen haben wir die Möglichkeit und ist es unsere Pflicht, für deren Erhaltung zu kämpfen und der Bäckerei die Exis-

tenzgrundlage nicht zu entziehen. Die SP ist auch hier in der Pflicht. Wir erwarten Taten und nicht nur Lippenbekenntnisse.

Überweisen Sie mit uns dieses Postulat! Danke.

Roland Munz (SP, Zürich): Die Regierung wird im Postulat aufgefordert, die Abklassierung der Schaffhauserstrasse in Zürich zu unterbinden, bis die Verlängerung der Birchstrasse gebaut sei. Tatsächlich aber – wir haben es eben gehört – geht es den Postulanten gar nicht darum, eine Abklassierung dieser Strasse zu verschieben. Nein, schliesslich gilt es auch festzustellen, dass ja gar keine Abklassierung der Schaffhauserstrasse beantragt ist. Schon hier also erweist sich das Postulat eigentlich in seinem Text als gegenstandslos.

Wollen wir uns also dem eigentlichen Anliegen der Postulanten zuwenden: Was strittig scheint, ist die Neugestaltung des Strassenraums. Dieser allerdings muss aus folgenden zwei Gründen übergeordneten Rechts neu gestaltet werden, ob die Stadt das will oder nicht.

Erstens: Im Ettenfeld Süd harrt ein grösseres Areal der Erschliessung. Dafür allerdings braucht es ein Quartierplanverfahren und die Erschliessung muss neu organisiert werden, weil das PBG (*Planungs- und Baugesetz*) des Kantons Zürich es verbietet, in der Nähe bestehender Kreuzungen Einfahrten in übergeordnete Strassen zu realisieren. Hier schiessen die Postulanten nämlich gar ein Eigentor. Würde die Schaffhauserstrasse nämlich tatsächlich abklassiert, könnte das Ettenfeld Süd erschlossen werden, ohne bestehende Zufahrtsstrassen schliessen zu müssen.

Zweitens: Im Raum «Kreuzung Schaffhauserstrasse/Glattalstrasse» bis nach der Bäckerei Fischer besteht heute ein untragbares Sicherheitsrisiko. 14 verletzte Menschen im Strassenverkehr nur schon in den letzten Jahren an dieser Stelle, davon acht direkt bei den Parkplätzen, sprechen eine überdeutliche Sprache. Muss es erst Tote geben, bevor wir anerkennen, dass hier ein Unfallschwerpunkt ist, den es zu sanieren gibt? Ist es das, was Sie wollen?

Nun handelt es sich bei der Schaffhauserstrasse, wie Sie richtig feststellen, um eine wichtige Hauptverkehrsachse. Diese soll weiterhin eine hohe Verkehrsdichte zulassen und gleichzeitig MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) und ÖV entflechten. Dafür muss eine Lichtsignalanlage her, ob wir das toll finden oder nicht. Natürlich könnte man nochmals untersuchen, ob es ein Kreisell auch täte. Allerdings ändert auch dies nichts daran, dass die Sicherheitslinie auch vor einem Krei-

sel nach übergeordnetem Recht aufgezogen werden müsste. Ich vermute also eher, die Postulanten sind hier den hervorragenden Lobbyarbeiten der Bäckerei Fischer gefolgt.

Lassen Sie mich dazu ausführen: 1963 – ich weiss, das ist lange her – hat Herr Fischer das Land vor der Bäckerei der Stadt Zürich verkauft. Er hat dafür einen Verkaufspreis bekommen. Und im Verkaufsvertrag wurde festgestellt, dass er das Land von der Stadt gratis erhält zum Betrieb der Parkplätze, und zwar solange, bis die Stadt die Schaffhauserstrasse neu gestaltet. Und jetzt das riesige Geschrei, wenn nach 46 Jahren die Stadt endlich auch ihren Anteil am Vertrag einfordert! Es mutet schon ein bisschen seltsam an, wenn gerade bürgerliche Vertreter hier diese indirekte Subvention weiterführen wollen, währenddem andere Gewerbetreibende und Private ja für teures Geld Parkflächen kaufen oder zumieten müssten. Hier wurde ein Privileg geschaffen, das nun vollumfänglich aufrechterhalten werden soll und demgegenüber ein Unfallschwerpunkt nicht saniert werden soll. Das verstehe ich nicht. Nun, von der SVP bin ich nichts anderes gewohnt. Seltsam hingegen mutet das Verhalten der CVP an. Hier müssten wir uns tatsächlich fragen, ob sie wirklich weiss, was sie da tut, und ob sie sich neuerdings der Obstruktionspolitik der Stadtzürcher SVP anschliessen will.

Ich beantrage Ablehnung dieses Postulates.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich bitte Sie, den Lärmpegel ein wenig zu senken.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Der dringliche Vorstoss fordert bekanntlich den Regierungsrat auf, alles Mögliche zu unternehmen, damit die Schaffhauserstrasse nicht vorzeitig abklassiert wird. Und wer hier jetzt glaubt, es gehe um eine übliche Verkehrsdebatte, lieber Roland Munz, der irrt gewaltig. Es geht hier nämlich um nichts mehr und nichts weniger als um den Überlebenskampf eines in der Stadt Zürich ansässigen traditionellen Familienbetriebs, welcher durch das Strassenbauprojekt in seiner Existenz bedroht ist.

Leider musste auch die FDP eine zunehmend KMU-feindliche Haltung der städtischen Behörden beklagen. Nicht nur nimmt die Lärmtoleranz der Bevölkerung und der Behörden gegenüber dem produzierenden Gewerbe stetig zu, die KMU werden auch durch immer neue verkehrliche Schikanen seitens der Stadtverwaltung am Arbeiten ge-

hindert. Es fehlt an genügend Kundenparkplätzen und es fehlen auch genügend Parkplätze für den Güterumschlag. Die Verkehrspolitik der Stadt Zürich vertreibt das Gewerbe aus der Stadt, hinein in die Agglomeration. So wird dann das Gipfeli schliesslich in der Agglomeration produziert und dann von der Agglomeration mit Autos in die Stadt gefahren und eben nicht mehr hier vor Ort hergestellt. Ich möchte Sie fragen, lieber Roland Munz: Wo ist denn hier die CO₂-Bilanz dieses Vorgehens? Das ist weder nachhaltig noch entspricht es der vielpropagierten 2000-Watt-Gesellschaft. Eine Verkehrspolitik auf dem Buckel der KMU vertreibt nämlich auch Arbeitsplätze und Lehrstellen aus der Stadt. Und es sind dieselben Kreise, die dann wieder das Prinzip der kurzen Wege predigen und die KMU lautstark auffordern, sie sollen doch mehr Lehrstellen schaffen. Aber welche Betriebe – ich frage Sie – haben wohl kürzere Wege als diejenigen, die in der Stadt arbeiten und wohnen wie die Familie Fischer? Sie schaffen Arbeitsplätze und sie schaffen Lehrstellen. Und sie versorgen das Quartier mit lebenswichtigen Produkten und sie schaffen Begegnungsmöglichkeiten, wie es eben beim Backhaus Fischer der Fall ist.

Nun soll die Schaffhauserstrasse abklassiert werden und Sie fragen sich: Was hat das alles damit zu tun? Die überlebenswichtigen Parkplätze stehen eben nicht mehr im gleichen Mass zur Verfügung. Selbstverständlich ist auch der FDP die Verkehrssicherheit wichtig. Nur, wo ein Wille ist, da ist doch auch ein Weg. Das heisst, es sind Lösungen möglich, die den Betrieb in der Existenz nicht gefährden. Aber offensichtlich hat hier die Stadtverwaltung jedes Augenmass verloren. Zudem wurde der Familie Fischer nicht das Land für eine Umgestaltung der Strasse abgetreten, lieber Roland Munz, sondern für den Ausbau der Schaffhauserstrasse, und eben auch nicht für einen Radweg, wie es jetzt geplant ist. Das entspricht schlicht nicht den Abmachungen.

Ich bitte Sie, liebe Regierungsrätin Rita Fuhrer, helfen Sie diesem Unternehmen in dieser Stadt und schauen Sie, dass diesem Unternehmen, das seit 40 Jahren Arbeitsplätze und Lehrstellen schafft, dass diesem Betrieb nicht der Stecker herausgezogen wird! Oder frei nach Elton John möchte ich sagen: Die KMU der Stadt Zürich sterben und niemand schaut hin! Sehr geehrte Frau Regierungsrätin, Sie haben die Oberaufsicht über alle Strassen und Sie genehmigen die Strassenbauprojekte. Schauen Sie in dieser Funktion hin, schauen Sie genau hin, was passiert, und helfen Sie, die Arbeitsplätze und die Lehrstellen zu erhalten. Wir werden das Postulat deshalb unterstützen.

Nicole Barandun (CVP, Zürich): In Paragraf 14 des Strassengesetzes wird festgehalten, auf was und wen bei der Projektierung von Strassen Rücksicht genommen wird. Es sind dies die Sicherheit, der Umweltschutz, die Wirtschaftlichkeit, die sparsame Landbeanspruchung, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, die Fussgänger und Radfahrer sowie Behinderte und Gebrechliche. Fällt Ihnen etwas auf? Es zählt fast alles, aber Gewerbetreibende zählen nicht. Sie fehlen nicht nur in der Aufzählung des Strassenbaugesetzes, sondern sicher auch in den Köpfen des Zürcher Stadtrates und manchmal offenbar auch in den Köpfen unseres Regierungsrates. Ja, möglicherweise führt die neue Verkehrsregelung an der Schaffhauserstrasse zu einem flüssigeren Verkehr. Und der fliesst dann ganz schnell und flüssig an den lokalen Gewerbetreibenden vorbei, hinaus ins nächste Einkaufszentrum.

Der Auftrag unseres Postulates ist nicht kompliziert. Es soll bei der Genehmigung des Projektes der Stadt Zürich lediglich sichergestellt werden, dass auch die Interessen der Anwohner und der anliegenden Gewerbetreibenden in angemessener Weise berücksichtigt werden und darüber hinaus keine Massnahmen getroffen werden, die eigentlich erst bei einer Abklassierung angezeigt sind.

Der Regierungsrat weist in seiner Antwort darauf hin, dass es die Aufgabe der Stadt Zürich sei, die privaten Interessen, wie diejenigen des Backhauses Fischer zu berücksichtigen. Das mag sein. Aber wenn diesem Grundsatz, wie vorliegend geschehen, in keiner Form nachgekommen wird, ist es die Sache des Kantons, diesen Punkt zumindest im Rahmen des Genehmigungsverfahrens genau unter die Lupe zu nehmen. Der Regierungsrat macht sodann geltend, ihm seien – ausser im Genehmigungsverfahren und eigentlich auch so – quasi die Hände gebunden. Wieso denn immer so formalistisch? Wie wäre es, wenn anlässlich einer Begehung informell mit Vertretern der Stadt das Gespräch gesucht und auf die Bedeutung eines gut verankerten Quartierbetriebes hingewiesen würde? Wir verlangen vom Regierungsrat nur, dass er alles tut, was in seinen Möglichkeiten steht. Ist das zu viel verlangt? Ich glaube nicht.

Erlauben Sie mir noch eine abschliessende Bemerkung. Es wurden vereinzelt zynische Bemerkungen laut, man mache jetzt schon Mahnwachen für Parkplätze. Es geht hier um einen Betrieb – und nicht um Parkplätze. Und er ist kein Einzelfall. Er steht stellvertretend für all die anderen Gewerbebetriebe, die mit denselben oder ähnlichen Prob-

lemen zu kämpfen haben. Wir alle wollen Sicherheit im Verkehr, möglichst viele Bäume und gute Luft. Das alles ist aber am besten gewährleistet, wenn wir unser Brot um die Ecke kaufen können und dafür nicht ins Glattzentrum fahren müssen. Die vielen Wortmeldungen zeigen, dass wir hier keine Debatte um ein paar Parkplätze führen, sondern zu Recht über die Nöte des städtischen Gewerbes diskutieren. Ich ersuche Sie deshalb, unser Anliegen zu unterstützen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Zuerst zu Roland Munz und nachher zur Sache. Zu Herrn Munz: Also, sie ist kein Unfallschwerpunkt, diese Kreuzung, das zu Punkt 1. Zweitens: Der Verkehr wird durch die Massnahmen der Stadt Zürich verlangsamt, ob man das Abklassierung nennt oder nicht. Und drittens: 1963 hat man von der Stadt her noch davon gesprochen, dass das Tram allenfalls verlängert würde. Man hat nicht von einer Verbreiterung von Velowegen gesprochen.

Nun zur Sache. Wir können aus der Stellungnahme der Regierung zu diesem Postulat zur Kenntnis nehmen, dass die Regierung bei Vorliegen des konkreten Projektes ein drittes Mal, diesmal abschliessend, Stellung beziehen kann. Insofern besteht Hoffnung, dass das Signal, welches dieses Parlament heute sendet, in diese kantonale Stellungnahme einfliesst und vielleicht dazu führt, dass der gewerbefeindlichen Verkehrspolitik der Stadt Zürich für einmal ein Riegel geschoben wird. Allerdings wird diese Hoffnung getrübt. Der Antwort auf die dringliche Anfrage [305/2009](#) mit dem Titel «KMU-Sterben dank Fahrradweg» können Sie entnehmen, dass der Kanton in seiner Stellungnahme darüber, was mit seinen Strassen, nämlich den Kantonsstrassen, auf dem Stadtgebiet geschieht, als Strasseneigentümer nur zu zwei Aspekten Stellung beziehen kann, nämlich dazu, ob die Kapazität der Strasse mehr oder weniger gewahrt bleibt, und dazu, ob die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Ob ein Projekt für den Gewerbestandort entlang der Kantonsstrasse und damit für die mehr oder minder grosse Attraktivität dieser Strasse, für die Einbettung dieser Strasse in einem Quartier und für den öffentlichen Verkehr sinnvoll ist, darüber darf die Regierung keine rechtsverbindliche Stellungnahme abgeben. In allen anderen Gemeinden als Zürich und Winterthur ist es umgekehrt: Dort bestimmt der Kanton über jeden Fussgängerstreifen, jedes Verkehrssignal und jede Massnahme des öffentlichen Verkehrs auf den Staatsstrassen, den Gemeinden sind die Fesseln angelegt. Bestünde diese Ungleichheit der kantonalen Kompetenz zwischen Stadt

und Landschaft nicht, könnte heute ein Gewerbestandort gerettet werden.

SVP, FDP und EDU haben in der Kantonsratssitzung vom 24. August 2009 das Postulat [160/2009](#), Zuständigkeit Hauptverkehrsstrassen, überwiesen. Die CVP, die heute für die Rettung des Gewerbestandortes eintritt, war damals gegen das Postulat. Willy Germann hat von einem «Ohrfeigenvorstoss gegen die Stadt» gesprochen. Willy Germann, was die Stadt an der Kreuzung Glatttal- und Schaffhauserstrasse geplant hat, hätte tatsächlich eine Ohrfeige verdient. Erstaunlich, der damaligen Regierungsstellungnahme gemäss stösst das Postulat, welches dem Kanton die ihm hier an der Schaffhauserstrasse verwehrene Kompetenz über sein Eigentum nachhaltig geben will, in der Regierung auch auf Widerstand von CVP und FDP, die beim heutigen Vorstoss mit an Bord sind. Im konkreten Fall wollen sie das städtische Gewerbe retten; das ist lobenswert. Unser Appell: Bitte sorgen Sie dafür, dass dies in der Regierung auch nachhaltig in Angriff genommen werden kann, zumal Ihre Regierungsräte, mindestens diejenigen der FDP, ja keine städtischen Wurzeln haben. Der Kanton muss die Zuständigkeit über seine Strassen vollständig erlangen.

Zur konkreten Vorlage. Setzen Sie ein Zeichen für das Gewerbe! Setzen Sie ein Zeichen dafür, dass nicht Fahrradwege nach Belieben der Stadt verbreitert werden, dass nicht Alleen von Bäumen mit Falllaub ohne Zustimmung des Kantons entlang von Kantonsstrassen gepflanzt werden, dass nicht behauptet wird, eine Lichtsignalanlage mit einem Lichtsignal für Fussgänger schränke die Kapazität einer Strasse nicht ein. Übrigens fliesst an der betreffenden Kreuzung am Morgen der Verkehr stockend. Aber in Glattbrugg, wo es zwei Lichtsignale hat, steht der Verkehr. Setzen Sie ein Zeichen, damit Quartierstrassen vernünftig in Kantonsstrassen einmünden können. Setzen Sie ein Zeichen dafür, dass die Stadt ihre Strassen für Grün, für Velos und Fussgänger erst in Angriff nimmt, wenn leistungsfähige Alternativen für Motorfahrzeuge zur Verfügung stehen. Setzen Sie ein Zeichen für das Gewerbe, für mindestens 28 Arbeitsplätze und eine Lehrstelle und dafür, dass ich auch in der Zukunft in der Bäckerei Fischer mein Gipfeli kaufen kann! Bitte überweisen Sie dieses Postulat.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Die vorgesehenen Massnahmen der Stadt dienen gemäss Regierungsrat ausschliesslich der besseren Verkehrsentwicklung für alle Verkehrsteilnehmer und stehen in keinem

Zusammenhang mit der künftigen Abklassierung. Das Amt für Verkehr hat die beiden Projekte bereits zweimal geprüft, beurteilt und grundsätzlich gutgeheissen. Beim Vorliegen des definitiven Projektes wird der Regierungsrat erneut prüfen, dass die überkommunale Funktion der Schaffhauserstrasse durch die Massnahmen nicht beeinträchtigt wird. Ich denke, dass mit dieser Zusicherung beziehungsweise mit dieser Genehmigungspflicht des Kantons Gewähr geboten ist, dass das städtische Verkehrskonzept nicht einfach zur totalen Verkehrsbehinderung verkommt, wie das von gewissen Kreisen immer wieder behauptet wird. Die EVP findet es weder gerechtfertigt noch nötig, dass der Regierungsrat aufgrund seiner Aufsichtsfunktion hier eingreifen müsste, weil es sich eben um keine Abklassierung handelt. Dass das die Postulanten anders beurteilen, ist wohl auch dadurch zu erklären, dass sie Abklassierungen und Langsamverkehr grundsätzlich nicht sehr gewogen sind und auch bei andern Gelegenheiten die angebliche Autoverkehrsverhinderungspolitik der Stadt bekämpfen. Die EVP hat sich wiederholt dafür ausgesprochen, dass es weder sinnvoll noch nötig ist, dass der Kanton zu stark in die städtischen Kompetenzen eingreift.

Wo wir hingegen – teilweise zumindest – mit den Postulanten einig gehen, das ist bei der Situation der Bäckerei Fischer. Hier sind aber Verhandlungen für eine Kompromisslösung im Gange. Acht der vierzehn Parkplätze können erhalten bleiben. Der Erhaltung auch dieses KMU ist Sorge zu tragen, auch nach unserer Meinung. Man darf dabei allerdings nicht vergessen, dass nicht alle Geschäfte in der Umgebung mit öffentlichen Parkplätzen so privilegiert sind wie die Bäckerei Fischer. Wer bei Gnädinger am Schaffhauserplatz seine Gipfeli holen will, muss oder geht sinnvollerweise zu Fuss, per Velo oder per Tram. Wir werden das Postulat nicht unterstützen.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Gemäss Bericht des Regierungsrates handelt es sich bei den beiden Projekten der Stadt an der Schaffhauserstrasse weder um eine Abklassierung der Schaffhauserstrasse noch um eine Vorbereitung zu deren künftiger Abklassierung. Vielmehr sollen die vorgesehenen Massnahmen eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Das bedeutet, dass neben der Optimierung für den motorisierten Individualverkehr – konkret geht es um eine Verbesserung des Verkehrsflusses – auch die Situation für Velos und

Fussgänger verbessert werden soll. Diese Massnahmen, insbesondere zur Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs, sind nichts als unterstützungswürdig. Sie tragen zur Erhöhung der Lebensqualität im Quartier bei. Und sie ermöglichen, dass man weiterhin zu Fuss oder mit dem Velo gleich um die Ecke einkaufen gehen kann, aber neu bei erhöhter Sicherheit.

Betreffend der Anzahl Parkplätze vor dem Backhaus Fischer hätte man frühzeitig mit dem betroffenen Unternehmen das Gespräch suchen müssen, um eine für beide Seiten einvernehmliche Lösung zu finden. Dieser Prozess läuft aktuell, wie wir bereits gehört haben. Wir werden das dringliche Postulat nicht unterstützen.

Heidi Bucher (Grüne, Zürich): Mit dem Offroader Brötchen posten? Für gute Brötchen gehen sogar wir Grünen weit. Wir gehen aber zu Fuss oder nehmen das Fahrrad. Wir unterstützen die teilweise Abklassierung der Schaffhauserstrasse von der Stadtgrenze bis zur Binzmühlestrasse, und zwar deshalb, weil wir die Sicherheitsaspekte höher gewichten als die Einzelinteressen eines KMU.

Ich erläutere Ihnen diese Sicherheitsinteressen: Es gab bisher, in den letzten Jahren, 14 Verletzte am besagten Parkplatzeinfahrtsplatz. Velofahrende und Fussverkehr sind bedroht. Zudem ist die Luftqualität der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich durch massloses Autofahren bereits genügend reduziert. Auch hier hat ein Sicherheitsaspekt Beachtung zu finden. Diese Diskussion, die hier versucht, KMU-Interessen gegen Sicherheitsinteressen einer grossen Gruppe von Leuten auszuspielen, ist meiner Ansicht nach polemisch. Es kann doch nicht sein, dass ein Einzelfall höher gewichtet wird als die Sicherheit vieler Personen.

Als Obergerichtsorgan hat der Regierungsrat auch für Sicherheitsgerechtigkeit zu sorgen und sicher nicht Einzelinteressen zu vertreten. Den Mythos vom Überleben dank Autokunden widerlegen viele Bäckereien, diejenige vom Schaffhauserplatz wurde erwähnt. Man kann durchaus mit Velos, zu Fuss oder mit dem Tram Brötchen holen. Auch die Autofahrenden werden auf ihre Kosten kommen, weil, wie bereits erwähnt, Verhandlungen im Gange sind, um Einzelparkplätze erhalten zu können.

Wir Grünen lehnen das vorliegende Postulat ab.

Roland Munz (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Gestatten Sie mir ein paar kleine Anmerkungen, weil ich doch auch verschiedentlich direkt angesprochen wurde. Ja, die Frage ist tatsächlich: Wie gehen wir mit der Gewerbeförderung beziehungsweise -behinderung um? Natürlich gibt es immer wieder Interessenkonflikte, natürlich gilt es abzuwägen. Und wir denken, gerade hier sind gute Gespräche zwischen der Stadt und der Bäckerei Fischer im Gange. Gerade hier wurde ja nicht ein Kahlschlag bei den Parkplätzen gefordert oder angedacht, sondern gerade hier wurde, denken wir, eine quartier- und sicherheits- und gewerbefreundliche Lösung gefunden. Die Frage stellt sich natürlich: Das Backhaus Fischer versorgt das Quartier mit Gipfeli und anderen wertvollen Nahrungsmitteln. Das ist richtig, das soll so bleiben, daran haben wir Freude. Nur, müssen sich alle Leute mit dem Auto im Quartier ihr Gipfeli kaufen gehen? Müssen wir deshalb Parkplätze direkt vor dem Haus haben oder nicht vielleicht hinter oder neben dem Haus? Denn wenn man ja nur kurz hinfahren will mit dem Auto, kann man ruhig auch zehn, zwanzig Meter weiter zu Fuss gehen. Für die Arbeitsplätze sind wir selbstverständlich. Es wird hier so getan, wie wenn bei der Reduktion der Parkplätze von vierzehn auf acht die Produktionsstätte der Bäckerei Fischer sofort unterginge. Nun, der Beweis, dass es auch ohne oder mit weniger Parkplätzen geht, haben andere Bäckereien in der Nähe in der Stadt Zürich längst erbracht.

Die Frage stellt sich dann auch, wenn ich Ihren Postulatstext anschau. Die Abklassierung soll erst dann erfolgen, wenn die Birchstrasse verlängert ist. Ja, braucht dann die Bäckerei Fischer keine Parkplätze mehr? Also hier widersprechen Sie sich selbst. Entweder sind Sie ehrlicherweise dafür, dass an dieser Stelle nie etwas gemacht wird, dass die Parkplätze so bestehen bleiben, wie sie jetzt sind, dass der Unfallschwerpunkt halt nicht saniert wird und dass keine zusätzliche Busspur eingerichtet wird und der Radweg nicht verbreitert wird, sondern halt alles auf der einen Autospur fährt. Ja, dann haben wir halt auch keine Erhöhung der Kapazitäten für den MIV, weil die Entflechtung immer auch für alle eine Erhöhung der Kapazitäten bringen würde. Wenn Sie das alles nicht wollen, gut. Matthias Hauser ist zumindest so ehrlich und ist dazu gestanden, dass er nicht zu anerkennen bereit ist, dass hier ein Unfallschwerpunkt besteht. 14 Verletzte sprechen meiner Meinung nach durchaus für einen Unfallschwerpunkt in den letzten wenigen Jahren.

Von Ausbau war damals im Vertrag von 1963 die Rede, das ist richtig. Aber es war weder von einem Ausbau für ein Tram noch für eine zweite Autospur die Rede, sondern von einem Ausbau. Und wenn wir den Verkehr entflechten – ÖV in eine Spur, MIV in eine –, dann ist das ein Kapazitätsausbau und der braucht halt Platz. Dagegen können wir auch nichts machen. Schön wäre es, es gingen alle zu Fuss oder mit dem Velo, dann bräuchten wir nicht mehr Platz. Aber wir wissen: Das ist nicht realistisch. Deshalb ist die vorgesehene Lösung gut. Sie wird von der Regierung sowieso geprüft werden müssen. Und wir haben das Vertrauen in die Regierung, dass sie dann durchaus auch macht, was sie muss, ohne dass wir dieses Postulat, das in sich schon widersprüchlich und vor allem nicht umsetzbar ist, überweisen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) spricht zum zweiten Mal: Natürlich noch einmal zu Herrn Munz: 14 Leichtverletzte in einigen Jahren gegenüber sieben Toten vom Tramverkehr in der Stadt pro Jahr, da müssten wir die Trams auch einmal erwähnen, wenn wir von Unfallschwerpunkt sprechen. Dann haben Sie gesagt, es hätten Gespräche und Verhandlungen mit der Familie Fischer stattgefunden. Mindestens bis Mitte November war das nicht der Fall. Und wenn das jetzt doch der Fall sein sollte seither, würde mich diese Entwicklung sehr überraschen, dass das jetzt noch stattgefunden hat. Meines Wissens hat die Stadt eben überhaupt nicht mit der Bäckerei gesprochen, sondern diesen Gewerbebetrieb sehr lange im Dunkeln und im Ungewissen schweben lassen, was jetzt mit ihrer Zukunft passiert. Weshalb ist dieses Postulat am Richtplan, an der Abklassierung und an der Birchstrasse aufgehängt? Das ist der Punkt, an dem der Kanton einmal einen Willen ausgedrückt hat, dass man eine leistungsfähige Verkehrsverbindung haben möchte von Glattbrugg in Richtung Seebach und dann zur Regensbergstrasse und die Birchstrasse hineingenommen hat. Damals hat man auch gesagt, es komme zu einer Abklassierung der Schaffhauserstrasse.

Und was passiert jetzt mittlerweile? Die Schaffhauserstrasse wird auf der Höhe Felsenrain saniert, die Trams werden verbreitert, die Verkehrsinseln werden eingesetzt und jetzt kommt dasselbe noch bei der Glatttalstrasse. Wenn das keine Abklassierung ist! Ich bitte doch sehr, dass der Kanton darauf bedacht sein muss, in unserem Interesse für die Souveränität des Kantons, dass die Stadt dann die Abklassierungen und Verlangsamungen vornimmt, wenn auch die Massnahme für den

flüssigen Verkehr beschlossen ist, nämlich die Birchstrasse. Das ist in unserem Interesse.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Kantonsrat beschäftigt sich speziell in diesem Jahr wiederholt mit dem Verkehr in der Stadt Zürich beziehungsweise mit Projekten auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Mehrere Anfragen und Vorstösse zeugen von einem erhöhten kantonalen Interesse am Verkehrsgeschehen in der Stadt und an der Entwicklung der Infrastruktur in Zürich.

Der Regierungsrat teilt selbstverständlich die Auffassung, dass die Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur überkommunalen oder gar kantonalen Interessen zu dienen haben, weshalb sie ja auch aus dem Strassenfonds und somit von der gesamten kantonalen Bevölkerung finanziert werden. Den beiden Städten obliegt die Herausforderung, die Anforderungen mit ihren legitimen kommunalen Interessen wie Siedlungsqualität, Lärmschutz, Stadtentwicklung, Werkleibungsbau und so weiter in Einklang zu bringen. Wo kantonale Anforderungen und städtische Interessen zuwiderlaufen, ist diese Herausforderung – das ist sicher so – besonders gross. Hier sind die unterschiedlichen Interessen zwischen den beteiligten Amtsstellen offen auf den Tisch zu legen.

Die Schaffhauserstrasse ist im Richtplan Verkehr zur Abklassierung vorgesehen, sobald die Verlängerung der Birchstrasse realisiert ist. Die Projekte der Stadt auf der Schaffhauserstrasse sehen denn auch keine formelle Abklassierung der Schaffhauserstrasse zu einer Gemeindestrasse vor und nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand des Regierungsrates auch keine faktische. Nach unserem heutigen Kenntnisstand beeinträchtigen somit die auf der Schaffhauserstrasse vorgesehenen Massnahmen deren Kapazität – und ich rede jetzt von der Kapazität der Strasse – für den Individualverkehr nicht.

Der Regierungsrat wird die Wahrung der kantonalen Interessen im Rahmen der Genehmigung der Projekte prüfen. Die Fachstellen des Kantons beurteilen die Vorhaben vorgängig aus technischer Sicht im Rahmen der sogenannten Begehrensäusserung. Bei diesen Begehrensäusserungen wurden auch Vorschläge gemacht, vonseiten der Kantonspolizei vornehmlich, sogar ganz konkret zu den Parkplätzen. Für die Durchsetzung solcher Begehrensäusserungen gibt es dann aber keine weiteren Mittel ausser der Genehmigung durch den Regierungsrat, der sich aber bei Verkehrsfragen auf die kantonalen Fragen kon-

zentriert. Parkplätze sind eine Gemeindefrage. Aufsichtsrechtliche Massnahmen sind aus Sicht des Regierungsrates dann angezeigt, wenn die Interessen des Kantons in übergeordneten Verkehrsfragen tangiert sind, sonst nicht.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat auch, das Postulat nicht zu überweisen. Ich bedanke mich für Ihr Verständnis.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Beschluss des Kantonsrates über den Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»)

Antrag des Regierungsrates vom 12. August 2009 und geänderter Antrag der KEVU vom 10. November 2009 [4621b](#)

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Eintreten ist obligatorisch.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Kantonsrat hat die Behandlung der Vorlage [4621](#) der KEVU als sachkundige Kommission für Verkehrs- und damit auch für Flughafenfragen zugewiesen. Wir hier werden nun einen guten Teil unserer Zeit damit verbringen, uns in die juristischen Feinheiten eines neuen politischen Instruments zu vertiefen. Wir werden also vor allem darüber debattieren, was in einem Konstruktiven Referendum zulässig ist und was wohl eher nicht.

So ist es auch der KEVU ergangen: Den materiellen Inhalt des Referendums – es geht bei diesem um einen Gegenvorschlag zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 – hat die Fachkommission und wird wohl auch der Gesamtrat rasch beraten. Jedes der drei Grundanliegen des Referendums, nämlich erstens der Pistenausbau, zweitens die sieben Stunden Nachtruhe und drittens die 320'000 Flugbewegungen maximal lagen Kommission und Rat schon einmal vor. Damit sind wir eigentlich beim Kern der heutigen Debatte.

Ist es im Rahmen des Konstruktiven Referendums erlaubt, zusätzlich Dinge einzubringen, die gar nicht Gegenstand des angefochtenen Kantonsratsbeschlusses gewesen sind? Wenn Ja, in welchem Mass? Was darf bei einem Konstruktiven Referendum noch dazu konstruiert werden, ohne dass wir am Schluss eine «Mini-Volksinitiative» haben? Das sind die Fragen, die wir heute beantworten müssen.

Über diese letztlich nicht materiellen, sondern juristischen Fragen hatte die vorberatende Kommission zu entscheiden. Der Rat hat die Vorberatung des Geschäfts der Verkehrskommission zugewiesen und keiner der Kommissionen, die eher mit Juristen dotiert sind. Das ist aber auch richtig so. Wenn die Verkehrskommission und auch der Gesamtrat mit gesundem Menschenverstand und durchaus auch juristischer

Beratung in dieser Sache nicht zu einem unanfechtbaren Ergebnis kommen, so hat wohl Kuno Gurtner von der NZZ recht, welche am letzten Montag titelte «Neues Volksrecht als Juristenfutter». Der Verfassungsrat hat es seinerzeit verpasst, das neue Recht auszudeutschen. Da hilft es nun mässig, wenn Herr Gross (*Nationalrat Andreas Gross*) auf Anfrage heute offenbar immerhin zum Besten gibt, implizit sei immer klar gewesen, dass bei einem Referendum mit Gegenvorschlag die gleichen Voraussetzungen erfüllt sein müssten wie bei einer Volksinitiative, zum Beispiel die Einheit der Materie.

Nun denken inzwischen wohl einige hier im Saal, es helfe auch nur mässig, wenn ich hier Säumnisse in der Arbeit des Verfassungsrates orte. Ich komme deshalb, durchaus mit Ärger über die grundsätzliche Situation bei diesem neuen Volksrecht, auf die Anträge der KEVU zur Vorlage 4621 zu sprechen. Zu den konkreten Anträgen über Ungültigkeit, Teilgültigkeit oder Gültigkeit nehme ich in der Detailberatung Stellung. Danke.

Priska Seiler Graf (SP, Kloten): Mit der Beratung dieses Gegenvorschlags betreten wir Neuland, das hat ja auch schon der Kommissionspräsident gesagt. Mit dem Konstruktiven Referendum hat man bis jetzt noch sehr wenig Erfahrung. Das ist auch der Grund, warum wir es uns in der Kommission nicht so einfach machten mit der Frage der Gültigkeit. Die Meinungen divergierten sehr, was man noch mit einer – aber durchaus politisch abgesicherten – Toleranz als Einheit der Materie verstehen kann und was eben nicht mehr.

Die SP-Fraktion war sich nach dem kommissionsinternen Diskurs dann doch schnell einig. Die Ergänzungen zu den Paragraphen 10 und 19 sind tatsächlich als ungültig anzusehen. Sie verstossen klar gegen den Grundsatz der Einheit der Materie, gehen weit über die ursprünglichen Forderungen der Behördeninitiative hinaus. Diese hat ja nur eine klare Message: keine neuen Pistenausbauten mehr. Zudem verletzen die Formulierungen des Gegenvorschlags auch das Aktienrecht. Wir können nicht mehr im Nachhinein die Spielregeln für diese private Aktiengesellschaft ändern, so gern das sicher einige hier drin auch täten. Glauben Sie mir, auch ich schlucke das ebenfalls nicht so gern, schliesslich war ich immer eine erklärte Gegnerin der Privatisierung des Flughafens. Aber jetzt ist er nun einmal privatisiert, es ist jetzt so. Vielleicht sollte man diesen Entscheid wieder rückgängig machen, aber das ist eine andere Geschichte.

Anders verhält es sich mit dem Paragraphen 1 des Gegenvorschlags. Die Ergänzung mit den Abrollwegen ist ganz sicher möglich und auch ganz sicher im Sinne der Initianten der Behördeninitiative. Bei grosszügiger Auslegung des Grundsatzes der Einheit der Materie kann man auch die Einschränkung, dass keine neuen Flugrouten seit 2000 über dicht besiedeltem Gebiet erlaubt sein sollen, gerade noch akzeptieren. So sieht es auch ein juristisches Gutachten der Volkswirtschaftsdirektion. Aber diese Bestimmung kratzt natürlich schon etwas am erwähnten Grundsatz. Wir sind aber bei einem solchen Grenzfall doch der Meinung, dass man zugunsten der Demokratie grosszügig sein soll. Wie heisst es so schön? *In dubio pro populo* (*lateinisch: im Zweifelsfalle zu Gunsten der Volksrechte*). Sonst verkommt das Konstruktive Referendum zur Farce, wenn man bei jedem kleinsten Zusatz immer gleich die Einheit der Materie verletzt wähnt. So wird aus Konstruktiv nur noch ein Destruktiv, das wäre sicher nicht im Sinne der Erfinder.

Man kann aber nicht leugnen, dass uns dieses Instrument schon sehr – sagen wir mal – herausfordert. Da könnte man vielleicht bald einmal nachbessern. Es aber gleich wieder abschaffen zu wollen, halte ich allerdings für einen unüberlegten Schnellschuss. Die SP-Fraktion folgt also beim Thema «Gültigkeit» dem Antrag der Regierung. Wir empfehlen aber – dies im Gegensatz zum regierungsrätlichen Antrag, den Gegenvorschlag in dieser Form dann anzunehmen. Dies ist auch Inhalt unseres Minderheitsantrags, den Peter Anderegg dann zu einem späteren Zeitpunkt noch detaillierter begründen wird. Danke.

Martin Mossdorf (FDP, Bülach): Ein politischer Konflikt, eine wahre Geschichte, eine Never-Ending-Story, oder werden hier mit diesem Konstruktiven Referendum die Grenzen unserer Demokratie aufgezeigt oder werden sie sogar überschritten? Wenn früher in der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden ist, dass es beim Flughafen nur um einen Konflikt zwischen Wirtschaft und Bevölkerung ginge, was im Übrigen nicht stimmt, so sieht man aber bei genauer Betrachtung, dass es hier um eine politische Zwängerei, um partikulares Interesse und taktische Winkelzüge geht. Das darf nicht sein. Es muss ernsthaft darüber eine Diskussion stattfinden, was der Verfassungsrat effektiv mit dem Instrument Konstruktives Referendum gemeint hat und was er damit bezweckt haben will: ein Instrument von Juristen für Juristen.

Nun, ich erinnere daran, möchte aber nicht materiell darauf eingehen, dass wir hier in diesem Rat die Behördeninitiative «Kein Neu- und

Ausbau von Pisten» mit 100 zu 69 Stimmen klar zugestimmt haben. Diesen Entscheid gilt es auch zu akzeptieren. Ungeachtet dessen wird hier ein noch nie angewendetes Recht, das sogenannte Konstruktive Referendum verlangt. Sollte so etwas nun Schule machen, strapazieren wir unsere Demokratie arg. Entscheidungen, ob sie uns nun passen oder nicht passen, sollten irgendeinmal akzeptiert werden.

Das Referendum geht sogar über die Vorlage des Kantonsrates hinaus und verlangt, dass eine bestimmte Gruppe in unserem Kanton bevorzugt behandelt werden sollte. Hier zeigt sich nun, dass auch der ZFI plus (*Zürcher Fluglärm-Index*) bald kein taugliches Instrument mehr ist, um das Problem «Fluglärm» in den Griff zu bekommen. Da kann man es wohl, glaube ich, niemandem mehr recht machen.

Das Rechtsguthaben, welches von der Regierung in Auftrag gegeben wurde, kommt zum Schluss, dass das Referendum unklar ist und teilweise auch gegen das Bundesrecht verstösst. Es heisst: «Sofern die Wahrung der Einheit der Materie nicht gewährleistet ist» – und das ist es hier –, «der Gegenvorschlag nicht durchführbar ist» – das ist es offensichtlich auch –, «ist das Referendum als ungültig zu erklären.» Zwei Kriterien sind somit unmissverständlich gegen die Gültigkeit dieses Konstruktiven Referendums. Hier handelt es sich meiner Meinung nach nun eher um ein «Destruktives Referendum», welches nur ein Ziel hat, nämlich die Volksabstimmung zu verzögern; ein höchst fragwürdiges demokratisches Vorgehen. Während parallel dazu im Rahmen des SIL-Prozesses (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) gestritten wird, wird von Eingriffen in die Siedlungspolitik und Bauverboten als Gegenmassnahmen der fluglärm betroffenen Bevölkerung gesprochen. Keine Angst, drastische Massnahmen werden auch hier nicht erwartet, dafür fehlt die gesetzliche Grundlage.

Nun können wir aber auch gespannt sein, wie die neuen Abgrenzungslinien festgelegt werden, wo der Flughafen die Lärmgrenze überschreiten darf und wo nicht. Auch hier zeigt es sich, dass der ZFI plus plötzlich zu einer Farce werden kann. Die ganze Flughafenpolitik wird nun langsam absurd. Der SIL-Prozess nimmt auf den Ausgang einer Volksabstimmung der Behördeninitiative und des Gegenvorschlags keine Rücksicht. Je länger das Verfahren dauert – und das ist mit diesem Referendum eingeläutet worden –, desto absurder und ungläubwürdiger wird es sein, darüber abzustimmen, vielleicht erst dann, wenn der SIL festgesetzt ist. Richtig wäre es also dann, dass der SIL-Prozess gestoppt würde, vor allem auch dann, wenn es sich abzeichnet, dass uns hier noch ein langer Prozess bevorsteht.

Das würde uns aber jetzt zwingen, sofort zu handeln. Das allerdings wäre wieder etwas Neues in diesem Staate. Damit der Weg nun frei wird, möglichst bald eine Volksabstimmung durchzuführen, müssen wir heute klar das Konstruktive Referendum ungültig erklären. Eine teilweise Gültigerklärung könnte ja auch zur Folge haben, dass dagegen beim Bundesgericht Klage erhoben würde. Man kann sich vorstellen, was das bedeutet: eben eine Never-Ending-Story. Damit würde aber auch feststehen, dass die Behördeninitiative, über die wir bereits abgestimmt haben, solange Gültigkeit hat, bis wir dann auch über dieses Referendum abstimmen können. Das würde bedeuten, dass für die Ausarbeitung Variantenoptimierung und raumplanerische Abstimmungen gestoppt würden. Solange gibt es dann also keinen neuen Ausbau von Pisten und solange kann auch der SIL dann nicht mehr festgelegt werden. Es ist dies eine verfahrenre Situation und kann so nicht mehr länger hingenommen werden. Wenn wir dieses Referendum für ungültig erklären, wäre der Weg frei für eine schnelle Abstimmung durch das Volk.

Die FDP ist für die Ungültigkeit dieses Referendums. Dazu braucht es allerdings eine Zweidrittelmehrheit. Sollte dieses Quorum nicht erreicht werden, werden wir den langen Weg auf uns nehmen und der Teilungsgültigkeit zustimmen.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Zu Beginn drei grundsätzliche Bemerkungen. Erstens: Wir haben mit der Behördeninitiative 2 eine Vorlage, die von meiner Fraktion voll und ganz unterstützt wird. Wir haben das Referendum dazu weder gesucht noch unterstützt. Zweitens: Heute steht auch das Konstruktive Referendum an sich zur Debatte. Wir werden einen Entscheid fällen – so oder anders –, mit dem wir festlegen, wie wir uns den Umgang damit vorstellen.

Das Konstruktive Referendum gehört mit der neuen Zürcher Verfassung zum politischen Besteck. Bildlich gesprochen: Wenn Sie einen Löffel auf dem Tisch haben, dann können Sie damit vernünftig und artig die Suppe löffeln, Sie können sich mit dem Löffel auch in der Nase bohren oder die Suppe auf dem Tisch verkleckern. Deswegen schmeissen Sie aber den Löffel nicht aus dem Besteck, sondern Sie verlangen Tischmanieren. Wir können hier gern über Tischmanieren sprechen, aber wir bestehen darauf, dass das Konstruktive Referendum grundsätzlich ein sinnvolles politisches Besteck ist. Drittens: Es wurde mir persönlich der Vorwurf gemacht, und zwar nicht von den

Mitgliedern der KEVU, aber ausserhalb der Kommission, dass ich mit meiner Intervention zum Abstimmungsprozedere das gewünschte Abstimmungsergebnis bevorzugen wolle. Nun, mir persönlich ist es völlig egal, was Sie hier zur Gültigkeit abstimmen, ist mir völlig Wurst. Ich stehe für die Behördeninitiative 2. Es macht aber wenig Sinn, wenn dann die Abstimmung über die Behördeninitiative 2 verzögert wird. Und Martin Mossdorf, Du glaubst doch nicht, dass das Referendumskomitee bei Teilungsgültigkeit dies weiter zieht, aber bei vollständiger Ungültigkeit nicht! Das ist doch Blödsinn. Mir ist es nicht egal, wenn der SIL-Prozess respektive wenn die Abstimmung weiter verzögert wird. Und es macht eben einen Unterschied, ob wir formelle Fehler machen, und es macht einen Unterschied, ob wir das Prozessrisiko zulasten des Kantons verschieben. Nun, die Argumentation zur Gültigkeit ist streng von der Argumentation zu Sinn und Unsinn zu trennen. Bei der Gültigkeit reden wir über die Einheit der Materie im engeren und im weiteren Sinn, ob sie übergeordnetem Recht widerspreche und zur Durchführbarkeit. Dazu liegen uns zwei juristische Gutachten vor, dasjenige von Rüssli (*RA Dr. Markus Rüssli*), das durch die Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegeben wurde, und jenes von Matthias Hauser (*Alt-Verfassungsrat*) im Auftrag der Südschweizer. Letzteres stand uns bei der Kommissionsberatung nicht zur Verfügung, die Argumentation war uns aber mehr oder weniger bekannt. Bestritten wird, wie die Einheit der Materie im weiteren Sinn bei den vorgeschlagenen Paragrafen 10 und 19 zu beurteilen sind. Rüssli verlangt bei einem Konstruktiven Referendum höhere Anforderungen als bei einer Volksinitiative und begründet das nicht zuletzt damit, dass bei einer Volksinitiative auch mehr Unterschriften zu sammeln seien. Hauser verneint das.

Auch in unserer Fraktion wird das kontrovers diskutiert. Eine Minderheit ist der Ansicht, dass die wirklich nicht sehr klaren Grenzen in der Frage der Einheit der Materie im weiteren Sinne noch nicht überschritten sind. Eine Mehrheit unserer Fraktion folgt der Argumentation von Rüssli, auf die man hier verweisen kann. Ich bin sicher, dass ein dritter Jurist noch einmal zwei Seiten Literaturverzeichnis füllen könnte, um zu belegen, dass sowohl Rüssli wie auch Hauser alles gewichtet haben. Und um es mit den Worten von Markus Bischoff zu sagen: Nur Scharlatane behaupten, dass in der Juristerei nur eine Meinung möglich sei. Es liegt aber keine schlüssige Begründung für eine vollständige Ungültigkeitserklärung vor. Diese wurde uns auch in der Kommission nicht präsentiert. Wir werden deshalb mehrheitlich Tei-

lungültigkeit unterstützen. Zu Sinn und Unsinn des Referendums werde ich mich später äussern. Wir werden aber keine Stimme für vollständige Ungültigerklärung abgeben, auch nicht im Cup-Final. Und als Entgegenkommen für die gegenüberliegende Ratsseite haben wir uns deshalb entschlossen, dass wir uns heute bei der Abstimmungsempfehlung zuhanden der Stimmberechtigten der Stimme enthalten würden, sofern Sie im Halbfinal auf Teilungültigerklärung einschwenken. Für den Fall, dass Sie das nicht tun, haben wir den Plan B. Danke.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Dass gegen den Entscheid des Regierungsrates die Behördeninitiative 2 unterstützt werden soll, das Referendum ergriffen würde, war zu erwarten. Bereits bei der Beratung der Behördeninitiative 2 prallten einzelne regionalpolitische Interessen gegeneinander. Bereits damals wurde das übergeordnete Interesse aus den Augen verloren. Dass das neue Volksrecht des Konstruktiven Referendums aber derart weit ausgelegt würde, war nicht zu erwarten. Ich verstehe jene, die sogar von Missbrauch dieses Volksrechts sprechen. Ruedi Menzi hat die Mängel dieses Volksrechts prägnant dargestellt. Es war eine gute Begründung für eine Verfassungsänderung. Die Diskussion wird laufen. Wir haben ja eine Parlamentarische Initiative eingereicht und offenbar auch die SVP eine Motion.

Nun haben wir den Schlamassel, einen rechtlichen Schlamassel. Und wir haben eines der kompliziertesten Abstimmungsverfahren, die ich je im Rat erlebt habe; dies wegen der unterschiedlichen Quoren. Der Leidensdruck war in der Kommission aber noch grösser als jener heute im Rat. Wir mussten eine Abstimmung wegen der unterschiedlichen Quoren wiederholen, obwohl vorher richtig abgestimmt wurde. Dort gelten wieder andere Quoren als hier im Rat. Die verschiedenen Anträge sind ein Indiz dafür, dass es gar nicht mehr um die Sache, sondern zumindest zu 90 Prozent um Taktik geht. In den Vordergrund rückten Fragen wie: Wie können wir verhindern, dass Referendumsführer nach Lausanne gehen? Der Unterschied zwischen dem Antrag von Peter Anderegg und dem Antrag der Regierung, also unserem Antrag, besteht allein in solchen taktischen Überlegungen – und nicht in der Sache. Im Hintergrund lauert eine andere Befürchtung, nämlich: Wie können wir Verzögerungen vermeiden, die angesichts des laufenden SIL-Verfahrens sehr heimtückisch sein könnten? Wir brauchen einen raschen Volksentscheid. Dieser liegt offensichtlich nicht im Interesse der Referendumsführer.

Letzte Woche kam bei einer Partei eine neue taktische Überlegung hinzu, nämlich: Wie kann die SVP dazu gebracht werden, dass sie auf eine Teilungültigerklärung umschwenkt? Kurz, es wurde und wird ein peinlich unrühmliches Spiel mit einem Volksrecht gespielt. Und dieses Spiel wird sich wiederholen, wenn wir nicht rasch dieses Volksrecht verbessern. Die Sache ist ja seit der Abstimmung über die Behördeninitiative 2 im Rat klar. Die Einheit der Materie ist präzise umschrieben, auch in den Materialien. Klar war nämlich: Ein sofortiges Verbot eines Pistenausbaus soll schnelle und eindeutige Entscheidungsgrundlagen für die weitere Planung schaffen. Die CVP zum Beispiel hat ganz klar gesagt: Wir wollen keine weiteren Fehlplanungen ins Blaue. Dieses Signal ist vor allem für den Bund, für das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*). Beim Nein zum Pistenausbau wurde auch signalisiert, dass wir keine Kapazitätserhöhung wollen. Denn eine Kapazitätserhöhung brächte Nachteile für alle Regionen.

Mittlerweile hat der Entscheid des Kantonsrates gegen einen Pistenausbau sogar an Gewicht gewonnen, und das müsste auch im Interesse der Südgemeinden, der Referendumsführer, sein. Denn nun ist Schwarz auf Weiss bewiesen, dass der Fluglärm über Deutschland gering ist, dass ein Anflugverfahren über Deutschland am ehesten zu vertreten wäre. Dass gegenüber dem Zustand im Jahr 2000 neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet unterbleiben sollen, kann angesichts vor allem dieser neuen Ausgangslage knapp vertreten werden. Dicht besiedelt sind eigentlich bereits alle Gebiete rund um den Flughafen. Der Schwarzwald ist es aber nicht.

Dass die Regierung und die CVP, ebenso eigentlich die SP mit ihrem Minderheitsantrag, den Gegenvorschlag teilweise gültig erklären wollen, ist ein Entgegenkommen gegenüber den Referendumsführern. In Paragraf 1 Absatz 2 des Gegenvorschlags kann die Einheit der Materie noch einigermassen geltend gemacht werden. SVP und FDP könnten getrost über den Schatten springen und den Referendumsführern ein bisschen entgegenkommen. Denn diese nutzten bloss geschickt den zu grossen Spielraum des Verfassungsartikels aus. Bei einer vollen Ungültigkeit, Martin Mossdorf, ist der Gang nach Lausanne ziemlich wahrscheinlich. Bei einer Teilungültigkeit hätten wir noch Verhandlungsspielraum, davon bin ich überzeugt.

Ich gehe dann bei meinem Minderheitsantrag nochmals auf die mangelnde Einheit der Materie ein und bitte Sie, möglichst auch hier im Rat einen Konsens zu finden, damit wir Lausanne verhindern können.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Ich möchte einleitend die Position der EVP zur Flughafenpolitik generell nochmals erläutern. Wir sind immer der Meinung gewesen, dass der Flughafen Zürich-Kloten notwendig ist, mit neuem Namen natürlich sowieso. Wir sind der Meinung, dass eine Begrenzung von 320'000 Flugbewegungen und sieben Stunden Nachtruhe eine Eckwertfestlegung sind, die es einzuhalten gilt. Wir haben nun den ZFI und der ZFI gibt einen gewissen Spielraum. Er ist in seiner Handhabung nicht klar. Es könnte auch sein, dass wegen dieses ZFI die Entwicklung der Städte unnötig eingegrenzt wird; das wollen wir nicht. Wir gehen davon aus, dass der heutige Zustand, der Anflüge aus allen Richtungen zulässt, vertretbar und gut ist. Wir sind auch der Meinung, dass eine Nordausrichtung aber in erster Linie, wie auch mein Vorredner gesagt hat, im Hinblick auf die neuen Lärmmessungen sinnvoll und anzustreben ist. Der Schutz der Bevölkerung ist also ernst zu nehmen, auch mit weiteren Massnahmen, und seien dies höhere Landelärmgebühren.

Für die EVP ist klar: Wir werden die Behördeninitiative «Stopp dem Pistenausbau» weiterhin klar unterstützen, und zwar einstimmig. Wir sind aber auch der Meinung, dass der Gegenvorschlag und das Instrument des Konstruktiven Referendums von den Referendumsnehmern ein bisschen fragwürdig interpretiert werden, dass die Einheit der Materie nicht gewährleistet ist und darum nur eine Teilgültigerklärung infrage kommen kann. Der erste Teil mit den Rollwegen, der erste Teil, der die Südanflüge verhindern will, ist ja letztlich das Anliegen der Referenten. Sie sagen: «Wir wollen keinen Pistenausbau, aber auch keine Südanflüge, die übrigen Regionen dürfen nun alles tragen.» Das ist eine Schwarz-Peter-Haltung, die wir so auf keinen Fall unterstützen werden. Daher sagen wir materiell Nein zu diesem Teil, sind aber der Meinung, dass man von der Einheit der Materie her gesehen dem eigentlich durchaus eine Gültigkeit zugestehen darf.

Der zweite Teil, in dem die Verwaltungsräte mit Weisungen beglückt werden, wäre weder von der Einheit der Materie noch rechtlich überhaupt vollziehbar und daher nicht zu unterstützen. Den werden wir also auch von der rechtlichen Seite her nicht als gültig erklären können. Sollte eine Teilgültigerklärung in diesem Rat nicht unterstützt werden, dann wäre für die EVP-Fraktion klar: Dann werden wir den Gegenvorschlag in allen Teilen auf Ungültigkeit hin unterstützen und nicht auf Gültigkeit plädieren.

Wir sind der Meinung, dass sich die Referendumsnehmer auch überlegen müssen, wenn Sie nachher ans Bundesgericht gehen – ich bin der Meinung, wir können hier auch nicht machen, was wir wollen, sie werden das tun, sie werden das wirklich ausschöpfen, hat dies zur Folge, dass der heutige Zustand, ohne diese Behördeninitiative, ohne den Stopp des Pistenausbaus, Gültigkeit hat. Das kann Konsequenzen auf den SIL-Prozess haben. Den haben aber dann nicht wir zu verantworten, sondern diejenigen, die ein Instrument, das die neue Verfassung gegeben hat, so interpretieren und den Rechtsweg so provozieren. Dann sollen sie das tun, sie müssen dann aber letztlich auch die Konsequenzen tragen. Danke.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Worum geht es heute eigentlich inhaltlich? Der Gegenvorschlag ist der Versuch, die Interessen mehrerer Regionen um den Flughafen aufzugreifen und vor allem möglichst viele Bürger zu einen, welche sich für klare Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich – gemäss Umfragen übrigens den besten der Welt – einsetzen. Sie wollen, wir Grünliberalen wollen, dass der Flughafen Zürich nicht nur für Passagiere der beste der Welt ist, sondern auch für die Bevölkerung im Kanton ein guter Flughafen ist. Deshalb das Referendum.

Es will, dass die vom Kantonsrat angenommene Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» für alle Himmelsrichtungen konkretisiert und verbessert wird. Und es ist so, das Referendum kommt aus dem dichtest besiedelten Süden und versucht deshalb auch, die Interessen dieser Region einzubringen und nicht, wie andere hier sagen, eine Region bevorzugt zu behandeln. Die angenommene Behördeninitiative fordert ja keinen Neu- und Ausbau von Pisten.

Mit dem Gegenvorschlag werden zusätzliche Eckwerte gesetzt. Erstens: analog zur Behördeninitiative 2 keine Pistenveränderungen und damit auch keine allfällige Parallelpiste, die damit vom Tisch ist. Zweitens: Schnellabrollwege werden Pistenveränderungen gleichgestellt. Drittens: keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet. Und viertens: die Verpflichtung zur Umsetzung und Einhaltung der Eckwerte für die Zürcher Regierung und ihre Vertretung im Verwaltungsrat der Unique.

Genau zu diesem Punkt haben Sie oft gehört, dass er undurchführbar sei. Lassen Sie mich klarstellen: Der Adressat ist der Kanton, der Kanton als Aktionär, und nicht die Aktiengesellschaft. Und deshalb soll er

durch die Ausübung seiner Aktionärsrechte darauf hinwirken, dass der Volkswille umgesetzt wird. Und schon heute ist ja der Staat gemäss Paragraf 3 des Flughafengesetzes verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass die Begrenzung auf 320'000 Bewegungen und der ZFI eingehalten werden. Der Regierungsrat wird also in die Pflicht genommen, sich im Sinne der Bevölkerungsmehrheit einzusetzen. Was gibt es daran auszusetzen? Falls die Aktionäre anders entscheiden, ist das hinzunehmen. Undurchführbar ist die Forderung deshalb aber noch lange nicht. Das Referendum erhöht also die Verbindlichkeit.

Bereits die Behördeninitiative 2 bringt deutliche Verbesserungen zum heutigen Zustand. Jedoch bringt einzig das Referendum Verbindlichkeit in der Umsetzung der obigen Eckwerte und schliesst Hintertürchen und Schlupflöcher. Was wir Grünliberalen anstreben, ist ein breit abgestütztes Ja zum Pistenausbauverbot über ein doppeltes Ja mit Stichfrage. Dort ist das Referendum der Behördeninitiative überlegen, aber es braucht die Möglichkeit zum doppelten Ja. Wir Grünliberalen unterstützen die Behördeninitiative 2 und das Konstruktive Referendum des VFSN (*Verein Flugschneise Süd – NEIN*). Und beim Stichentscheid ziehen wir das Referendum vor, soweit sind wir aber noch nicht.

Nun will der Regierungsrat mittels Gutachten dem Konstruktiven Referendum die Wirksamkeit nehmen und viele im Rat hier auch. Deshalb wird eine Teilungültigkeitserklärung verlangt. Dies ist staatsrechtlich problematisch, denn das Konstruktive Referendum ist ein neues Instrument. Die Begründung, es werde Neues eingebracht und das sei nicht zulässig, ist schon fragwürdig. Was soll man denn konstruktiv machen können, wenn man nichts Neues einbringt. Man will – ich weiss nicht genau, wer – nach dem System «divide et impera» (*lateinisch: teile und herrsche*) vorgehen. Jede Region soll ihr Süppchen kochen, damit sie gegeneinander ausgespielt werden können.

Wenn nun die Kommissionsmehrheit das ganze Referendum ungültig erklären will, will sie es also gar nicht dem Volk vorlegen. Das ist schon dicke Post! Und die Forderungen in Paragraf 1 seien zu weit von der Behördeninitiative entfernt und beinhalteten neue Forderungen. Diese Argumentation ist unzulässig. Sonst müsste beispielsweise auch das Steuerreferendum der SP für ungültig erklärt werden, da dort die SP faktisch das Gegenteil des Kantonsrates will. Ich kann es kürzer ausdrücken: Eine Kommissionsmehrheit will die Stimmberechtigten nicht zum Flughafen Stellung beziehen lassen.

Lassen Sie uns hier politisch entscheiden! Lassen Sie das Volk politisch entscheiden und nicht Juristen streiten. Setzen Sie ein Zeichen gegen die Ungültigkeitserklärung, lehnen Sie diese ab!

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ich möchte aus Sicht der EDU nicht eine lange Flughafendebatte führen, Sie kennen ja die Einstellung der EDU. Wir fordern nach wie vor den gekröpften Nordanflug, welcher mit neuen Navigationstechniken machbar ist, oder bezüglich einer vernünftigen Überflugsregelung fruchtbare Verhandlungen mit unseren deutschen Nachbarn. Auch haben wir den ZFI als untaugliches Mittel abgelehnt, welches sich Jahr für Jahr bestätigt. Solange aber die bestehenden Beschränkungen über Deutschland vorhanden sind, ist die EDU entschieden dagegen, dass der Süden gänzlich entlastet wird. Die EDU befürwortet weiterhin den Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009, welcher das Pistenmoratorium beinhaltet, und lehnt den weiterführenden Gegenvorschlag von Stimmberechtigten ab. Aufgrund der Berechtigung der Stimmberechtigten zum Konstruktiven Referendum, hier in Form eines Gegenvorschlags und aus der unterschiedlichen juristischen Beurteilung zur Gültigkeit respektive Ungültigkeit wird die EDU die vollständige Gültigkeit unterstützen. Auch wenn der Gegenvorschlag aus unserer Sicht eher mit Zwängerei zu tun hat, begrüsst die EDU die direkte Demokratie und möchte den Stimmberechtigten den Entscheid überlassen. Die EDU empfiehlt aber eine Ablehnung des Gegenvorschlags.

Markus Bischoff (AL, Zürich): Ich gebe ja gern zu, die Frage der Einheit der Materie ist kein Juwel der Juristerei und es gibt relativ viele Meinungen dazu. Zum Trost kann man noch sagen, dass auch das höchste Gericht eine ziemliche Slalomfahrt zu dieser Frage veranstaltet. Ich glaube, das kommt daher, dass es kaum justiziabel ist. Und schlussendlich ist es immer noch ein politischer Entscheid. Die Frage ist ja immer, wie hoch Sie das Licht hängen. Wenn Sie jetzt bei diesem Konstruktiven Referendum die Lichtquelle mit Pistenausbau bezeichnen, als zusammenhängende Klammer, dann müssen Sie das Licht relativ tief hängen. Dann wird dieser konstruktive – oder vielleicht auch eher destruktive – Gegenvorschlag von dieser Lampe nicht mehr beschienen. Wenn Sie die Lampe mit Lärmbekämpfung bezeichnen, dann müssen Sie sie relativ hoch hängen. Dann wird natürlich der Gegenvorschlag von dieser Lampe auch beschienen und die

Einheit der Materie wäre gewahrt. Es kommt dann noch hinzu – das ist vor allem das Auffällige in diesem Gutachten von Herrn Rüssli und auch in diesem Gutachten, das zum Steuerreferendum noch von diesem Herrn Uhlmann (*Professor Doktor Felix Uhlmann*) gekommen ist, wird jedes Mal gesagt, man müsse hier einen strengeren Massstab anwenden bei diesem Konstruktiven Referendum. Genau begründet wird das nicht. Es ist so, dass die Rechtsprechung bisher so ist, dass bezüglich Gegenvorschläge des Parlamentes zu Volksinitiativen das Bundesgericht einen sehr weiten Spielraum toleriert. Hier wird dann gesagt, das Parlament habe sowieso keine Gesetzeskompetenz und das habe eben das Volk nicht. Das ist natürlich nicht so. Das Volk hat mit der Initiative und mit diesem Konstruktiven Referendum, das dem Initiativrecht angenähert und eine eigentliche Zwitterposition ist, auch Gesetzgebungskompetenz. Und wieso die Gesetzgebungskompetenz des Volkes tiefer sein sollte als die Gesetzgebungskompetenz dieses werten Parlaments, ist in einer Referendumsdemokratie und in einem Staatssystem, wie wir es in der Schweiz haben, schwer verständlich. Deshalb, denke ich, muss hier auch ein weiter Massstab angewendet werden. Das würde zur Gültigkeit respektive zur Einheit der Materie kommen. Ich denke nicht, dass man, wenn man ein neues Volksrecht einführt, besonders streng sein muss, sondern man muss das im Sinne der bisherigen Rechtsprechung respektive im Sinne des Volksrechtes auslegen. Deshalb wird mindestens die Alternative nicht für die Ungültigkeit sprechen.

Das Problem ist aber wirklich, dass natürlich die Leute von diesem Konstruktiven Referendum das Besteck zu Hause gelassen haben und eine Tortenschlacht mit den Händen veranstaltet haben. Es ist ein relativ kruder Gegenvorschlag, der teilweise – zumindest Paragraph 10 litera c – auch undurchführbar ist. Es wäre nicht einmal eine gute Torte, die sie da mit den Händen rumschmeissen, sondern eine, die noch relativ sauer ist. Und wer so mit diesen Volksrechten umgeht, der gefährdet diese Volksrechte auch. Es ist ja kein Zufall, dass bereits ein Vorschlag zur Abschaffung des Konstruktiven Referendums gekommen ist. Wenn man so etwas in die Hand nimmt, sollte man ein bisschen sorgfältig damit umgehen. Aber nichtsdestotrotz ist nach unserem Dafürhalten die Einheit der Materie gewahrt, auch wenn der Inhalt relativ krud ist. Deshalb werden wir nicht für diese Teilungsgültigkeit stimmen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Markus Bischoff hat soeben zu Recht gesagt, wir müssten mit dem neuen Volksrecht sehr sorgfältig umgehen. Das gilt ja nicht nur für das neue Volksrecht, sondern auch für die seit Langem bestehenden Volksrechte. Ich sehe in diesem konstruktiven Referendum und der Diskussion, wie sie vor allem von der SVP geführt wird – aber auch die AL schliesst sich im Resultat diesem Verhalten leider an –, ich sehe in diesem Vorgehen eine Gefahr für unsere direkte Demokratie. Direkte Demokratie heisst ja, dass das Volk erwartet, dass seine Entscheidungen konkrete Folgen haben. Und in Bezug auf den Flughafen haben wir bei der verfehlten Privatisierungsübung leider dem Volk das Versprechen abgegeben, dass es in den Verwaltungsrat einer börsenkotierten Firma hineinreden darf. Da sind wir also bereits auf ein ganz gefährliches direktdemokratisches Glatteis geraten. Nun, mit der Handhabung des Konstruktiven Referendums und auch mit der Handhabung der Volksinitiative, wie sie beispielsweise von der EDU gepflegt wurde, sind wir noch viel weiter auf dieses Glatteis geraten. Wir gehen, wenn die SVP sich mit ihrer seltsamen Alternative «Voll- oder Ganzungültigkeit» durchsetzt, einen weiteren Schritt in Richtung einer Rekurs- und Beschwerdedemokratie. Das ist ja das, was gerade die SVP nicht will. Sie sagt es jedenfalls. Aber wenn sie sagt «Wir sind kompromisslos, wir wollen entweder alles gültig haben oder alles ungültig haben», dann ist das ja sehr unlogisch. Und wenn sie das mit einer Erpressung, die bei den Grünen leider offenbar auf fruchtbaren Boden gestossen ist, wenn sie das mit einer Erpressung im Inhalt, im inhaltlichen Entscheid also, in der Abstimmungsempfehlung verbindet, dann sind wir nicht mehr auf einem demokratischen Spielfeld.

Das hat dann nichts mehr mit Tischmanieren zu tun, wie Kollega Robert Brunner das bezeichnet. Das hat mit der Substanz unserer Demokratie zu tun. Und ich rufe alle auf, diese Diskussionen, die wir in unserer verwaltungsrechtlichen oder verwaltungsgerichtlichen Funktion als Kantonsrat leider ausüben müssen, also bei der Ungültigerklärung von Referendum und Initiative – das gilt aber auch bei der Aufhebung der Immunität –, bei solchen Entscheidungen müssen wir sehr, sehr sorgfältig vorgehen, sonst geht das an die Substanz unseres Staates.

Ich habe schon vor längerer Zeit einmal vorgeschlagen, eine inhaltliche Überprüfung von Initiativtexten – und das wäre jetzt auch beim Konstruktiven Referendum der Fall – durchführen zu lassen, wie das auf Bundesebene bereits geschehen ist. Das ist leider mit der Verkür-

zung der Fristen in der neuen Verfassung rein praktisch nicht mehr möglich. Das Problem wird also ungelöst bleiben vorderhand.

Ich bitte noch einmal: Gehen Sie mit dieser Pflicht des Kantonsrates, rechtliche Entscheide zu treffen, sehr sorgfältig um. Diesen Entscheid können wir wahrscheinlich ja nicht an ein eigenes Gericht übergeben. Es wird leider das Bundesgericht entscheiden müssen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Ruedi Lais, die Diskussion, wie sie von der SVP geführt wird – ich möchte darauf hinweisen, dass ich der erste Sprecher der SVP-Fraktion bin, ausser dem Präsidenten der KEVU, und die Diskussion wurde ja von Ihrer Seite bis jetzt mit zwei Voten geführt. Ich möchte auf die Substanz der Demokratie zurückkommen: die Volksrechte, die respektiert werden sollen, der Souverän, der sich entschieden hat. Dieses Wochenende hat sich der Souverän entschieden, Ruedi Lais, er hat klar und deutlich Ja gesagt zur Minarett-Initiative. Und es sind Ihre Kreise, die diesen Volksentscheid des Souveräns jetzt schon bis nach Brüssel vor die Europäische Menschenrechts... – was weiss ich –, nach Strassburg oder wohin auch immer tragen wollen. Es sind Ihre Kreise, die in diesem Moment die Souveränität des Volkes, die direkte Demokratie nicht respektieren.

Sie haben von der Pflicht des Kantonsrates für einen Entscheid gesprochen. Wir haben uns entschieden. Der Kantonsrat hat zur Sache, zur Behördeninitiative 2 abgestimmt und dieser Entscheid war klar und wurde hier drin gefällt. Wenn danach das Konstruktive Referendum ergriffen wird, dann ist es vom Ablauf her so, dass der Kantonsrat nur noch gefragt wird, ob er auch noch eine Stellungnahme abgeben will oder nicht. So ist es vorgesehen und diese Stellungnahme machen wir heute.

Es ist klar, diese Diskussion wurde auch in der Kommission geführt. Und für uns war es klar, wenn man den Beschluss des Kantonsrates zur Behördeninitiative 2 anschaut, dass wir nicht Hand bieten können, um ein Gesetzesreferendum, das alles Wünschbare für alle Regionen rund um den Flughafen einbezieht, gültig zu erklären und zu unterstützen. Da hat Martin Mossdorf recht: Machen wir die Sache ganz oder gar nicht. Das heisst, wir stimmen einer Ungültigkeitserklärung zu. Sollte diese keine Zweidrittelmehrheit haben, dann ist die SVP auch bereit, sich zu bewegen. Wir werden uns natürlich in den Abstimmungen bewegen. Und ich kann Ihnen sagen: Das Maximum der Gefühle wird sein, dass die SVP den Regierungsantrag, das heisst

jetzt, den Minderheitsantrag von Willy Germann unterstützt. Das heisst, die SVP wird sich konstruktiv verhalten, dem Sachverhalt gerecht verhalten und wir werden schauen, dass es eine Zweidrittelmehrheit in diesem Rat gibt. Wenn Sie keinen Beitrag dazu leisten, Ruedi Lais, dann kommen Sie Ihrer Pflicht als Kantonsrat nicht nach. Dann verhalten Sie sich wie die Südschneiser oder wie ein Nationalrat (*Martin Bäumle*), der jetzt auf der Tribüne sitzt, dann verhalten Sie sich nicht konstruktiv.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Bevor ich mich inhaltlich zum vorliegenden Geschäft äussere, möchte ich dem Präsidenten und den Mitgliedern der KEVU danken für die Arbeit, die sie geleistet haben. Die Kommission hat sich an drei Sitzungen mit komplexen, nicht eben alltäglichen rechtlichen Fragen beschäftigt, die sich ganz generell im Zusammenhang mit Initiativen und Referenden stellen. Und sie hat sich im Besonderen mit solchen Fragen vor dem Hintergrund dieses vorliegenden Referendums beschäftigt. Und jetzt liegt der Ball beim Parlament. Heute müssen Sie zum ersten Mal darüber entscheiden, ob ein vom Souverän ergriffenes Referendum mit Gegenvorschlag von Stimmberechtigten gültig ist oder nicht. Zwar ist dieses neue Volksrecht, das mit der Kantonsverfassung von 2005 geschaffen wurde, schon einmal zur Anwendung gelangt, und zwar 2006 im Zusammenhang mit dem Gesetz über die ärztlichen Zusatzhonorare. Doch stellte sich seinerzeit die Frage der Gültigkeit des Gegenvorschlags – jede n-falls faktisch – nicht. Diese Frage war damals unbestritten.

Beim heute traktandierten Geschäft ist dies völlig anders. Juristen der Volkswirtschaftsdirektion haben bei einer ersten Prüfung der Frage, ob der Gegenvorschlag von Stimmberechtigten den Gültigkeitserfordernissen entspricht, Zweifel angemeldet, Zweifel, die mir eingeleuchtet haben. Ich habe dann entschieden, diese Frage von einem aussenstehenden Fachmann abklären zu lassen. Hätten wir das direktionsintern getan und wären wir zum Schluss gekommen, dass das Referendum ganz oder teilweise ungültig ist, hätten wir den Vorwurf der Voreingenommenheit auf uns gezogen, denn der Regierungsrat hat sich seinerzeit ja ganz klar gegen die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» ausgesprochen. Das Gutachten wurde von Rechtsanwalt Doktor Markus Rüssli vom Büro Umbricht und Partner, Zürich, erstellt. Doktor Rüssli ist ein ausgewiesener Fachmann auf dem Gebiet des Staats- und Verwaltungsrechts und Mitautor des Kommentars zur neuen Zürcher Kantonsverfassung, der schon ver-

schiedentlich gutachterlich auch für die kantonale Verwaltung tätig gewesen ist.

Der Regierungsrat hat sich eingehend mit dem Gutachten Rüssli auseinandersetzt. Die Schlussfolgerungen und deren Begründung haben ihn überzeugt. Im Regierungsbeschluss vom 12. August 2009 wurde das Gutachten in den wesentlichen Punkten zusammengefasst. Die Quintessenz des Gutachtens kann wie folgt zusammengefasst werden: Die Forderungen im Zusammenhang mit Paragraf 1 Absatz 2 des Flughafengesetzes, das heisst, dass sich der Staat gegen neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet einsetzt und dass Schnellabrollwege Pistenausbauten gleichgestellt sein sollen, sind gültig. Hierüber sollen die Stimmberechtigten nach dem Willen des Regierungsrates zusammen mit dem zu ändernden Absatz 3 des Flughafengesetzes gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 an der Urne entscheiden. Gültig sind diese Forderungen nach Auffassung des Gutachters und des Regierungsrates deshalb, weil sie einen genügend engen Zusammenhang mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 haben, also die Einheit der Materie wahren, weil sie den Staat ja bloss zu einem Handeln in eine bestimmte Richtung verpflichten wollen und auch übergeordnetes Recht damit unangetastet lassen.

Obwohl gültig, empfiehlt der Regierungsrat dem Kantonsrat, diesen Teil des Gegenvorschlags abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Die Forderung, der Staat habe sich gegen Flugrouten einzusetzen, die über dicht besiedelte Gebiete führen, ist völlig unnötig. Die Regierung und die Volkswirtschaftsdirektion setzen sich bekanntlich seit Jahren mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür ein, dass die Zahl der von übermässigem Fluglärm betroffenen Personen möglichst gering gehalten werden kann. Das bedingt, dass Flugbewegungen über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet führen müssen. Dieses Ziel werden wir selbstverständlich auch in Zukunft haben. Ungültig ist aber auch die geforderte Gleichstellung von neuen Schnellabrollwegen mit Pistenausbauten. Denn abgesehen von den Schnellabrollwegen, die bereits bestehen oder vom BAZL zumindest schon bewilligt wurden, sind keine weiteren Schnellabrollwege geplant. Und das geht klar aus den SIL-Unterlagen hervor, die für die nächsten 20, 25 oder gar 30 Jahre gültig sein sollen. Wenn aber keine weiteren Schnellabrollwege geplant sind, macht es auch keinen Sinn, den Staat darauf zu verpflichten, solche zu verhindern. Wir sind schliesslich keine Geisterjäger.

Damit komme ich zu den rechtlich ungültigen Teilen des Gegenvorschlags. Ungültig sind die Forderungen, die in die Paragraphen 10 und 19 des Flughafengesetzes einfliessen sollen. Mit ihnen wird verlangt, dass die Sperrminorität der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG inskünftig auch Änderungen der siebenstündigen Nachtflugsperrung und neue, über dicht besiedelte Gebiete führende Flugrouten umfasst sowie Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, die wegen Überschreitung des Richtwertes oder wegen Erreichens von mehr als 320'000 Flugbewegungen notwendig werden. Diese Forderungen sind auch Bestandteil des zu ändernden Paragraphen 19, sollen doch die entsprechenden Instruktionsbeschlüsse des Regierungsrates vom Kantonsrat genehmigt werden, und zwar in der Form eines referendumsfähigen Beschlusses. Ungültig sind diese Forderungen im Wesentlichen deshalb, weil sie keinen genügenden Sachzusammenhang mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 haben und damit gegen das Erfordernis der Einheit der Materie verstossen. Darüber hinaus ist Paragraph 10 litera c auch deshalb ungültig, weil sie gegen aktienrechtliche Bestimmungen des OR (*Obligationenrecht*) und damit gegen Bundesprivatrecht verstösst.

Es fällt dem Regierungsrat und mir persönlich nie leicht, einen Urnengang aus rechtlichen Gründen nicht oder nur eingeschränkt zuzulassen. Im vorliegenden Fall haben wir aber keine andere Wahl gehabt, weil die teilweise Ungültigkeit des Gegenvorschlags derart klar ist, dass für eine Anwendung des Grundsatzes «im Zweifel für die Volksrechte» schlechterdings kein Platz war. Auch müssen wir achten, dass wir die Volksrechte nicht verwässern. Für neue Anliegen steht den Initianten jederzeit offen, eine Volksinitiative, für welche dann allerdings 6000 Unterschriften benötigt werden, einzureichen.

Abschliessend beantrage ich Ihnen namens des Regierungsrates nochmals, die Paragraphen 10 und 19 des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Flughafengesetzes für ungültig zu erklären und den Stimmberechtigten den gültigen Paragraphen 1 Absatz 2 zur Ablehnung zu empfehlen. Ganz herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Detailberatung

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wir kommen zur Detailberatung der Vorlage. Wir haben drei Minderheitsanträge. Wir beraten über die Minderheitsanträge und den Kommissionsantrag ziffernweise.

Wir stimmen zuerst über die Ungültigkeit beziehungsweise Teilungültigkeit des Gegenvorschlags ab. Die Ungültigkeit oder Teilungültigkeit erfordert zwei Drittel der anwesenden Ratsmitglieder.

Es liegen drei Minderheitsanträge vor von Peter Anderegg, Dübendorf, Willy Germann, Winterthur, und Benno Scherrer Moser, Uster. Diese drei Minderheitsanträge werden ziffernweise behandelt.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Präsident der KEVU: Der Diskussionsfahrplan im Rat ist zwar schon etwas weiter, aber, wie angekündigt, spreche ich nun zu Ungültigkeit, Teilgültigkeit und vollständiger Gültigkeit des Gegenvorschlags.

Die Mehrheit der Kommission beantragt dem Kantonsrat, den ganzen Gegenvorschlag für ungültig zu erklären. Hauptgrund dafür ist, dass der Gegenvorschlag keinen genügend engen Zusammenhang mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 aufweist. Dieser hält nämlich einzig fest, dass der Staat sich dafür einsetzen soll, dass es am Flughafen Zürich nicht zu einem Neu- und Ausbau von Pisten kommt.

Die mit dem Gegenvorschlag in den Paragraphen 10 und 19 Flughafen-gesetz geforderte Unterstellung von Beschlüssen der Flughafenbetreiberin betreffend die Nachtflugsperrre von sieben Stunden sowie die Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen pro Jahr unter das Veto-recht des Regierungsrates, verletzen somit das bei einem Gegenvor-schlag zu beachtende Gebot der Einheit der Materie. Das am 1. Januar 2006 in Kraft getretene neue Volksrecht des Konstruktiven Referen-dums wurde nach Auffassung der Mehrheit eben als Gegenvorschlag zu einem ganz konkreten Kantonsratsbeschluss konzipiert. Es sind dafür bezeichnenderweise nur 3000 gültige Unterschriften – statt 6000 wie bei einer Volksinitiative – nötig. Auch die Beratungsdauer für den Regierungs- und den Kantonsrat ist wesentlich kürzer angesetzt.

Die KEVU ist in ihrer Mehrheit der Ansicht, dass es bei der Einfüh-rung des konstruktiven Referendums nicht die Meinung war, dass das neue Instrument dasjenige der Volksinitiative konkurrenzieren kann. Das ist wohl auch das Hauptargument, dass dem im ganzen Kantons-rat in Umlauf gesetzten Gegengutachten von alt Verfassungsrat Mat-thias Hauser entgegengesetzt werden kann und muss. Der Gegenvor-

schlag weist mit dem Verstoss gegen die Einheit der Materie somit einen grundsätzlichen Mangel auf.

Weitere Schwierigkeiten sollen der Vollständigkeit halber genannt werden: Rechtlich nicht zulässig ist es, dass mit einer Neufassung des unter «Voraussetzungen für die Verselbständigung» eingeordneten Paragraphen 10 die Regeln für die Einflussnahme auf die Flughafenbetreiberin nachträglich einseitig durch den Kanton geändert werden kann. Der Regierungsrat, der lediglich über ein Drittel der nötigen Stimmen verfügt, müsste eine Statutenänderung der Flughafen Zürich AG bewirken, damit die Anliegen umgesetzt werden könnten. Die Durchführbarkeit einer solchen Bestimmung wäre also höchst zweifelhaft.

Die Mehrheit der Kommission möchte im Gegensatz zum Antrag der Regierung den ganzen Gegenvorschlag für ungültig erklären lassen. Denn auch der vorgeschlagene neue Paragraph 1 im Flughafengesetz enthält eine Erweiterung, mit der die Forderung der Einheit der Materie nicht vereinbar ist. Im Kantonsratsentscheid vom 23. Februar 2009 ist nämlich auch nie die Rede von Flugrouten gewesen. Zudem ist der Begriff «dicht besiedeltes Gebiet», auch wenn nach Aussage des Referendumskomitees dabei insbesondere Südanflüge gemeint sein sollten, nach Meinung der Kommissionmehrheit höchst interpretationsbedürftig.

Eine Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, dem Regierungsrat zu folgen und nur die Ergänzungen der Paragraphen 10 und 19 für ungültig zu erklären. Diese Minderheit ist der Ansicht, dass die im Gegenvorschlag gemachten Ergänzungen zu Paragraph 1 des Flughafengesetzes, nämlich «keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet» und «Schnellabrollwege sind Pistenausbauten gleichgestellt», nicht gegen die Einheit der Materie verstossen, auch wenn sie Ergänzungen zum Kantonsratsentscheid seien. Diese Ergänzungen könnten nach Meinung dieser Minderheit für sich in Anspruch nehmen, einem der Ziele des damaligen Kantonsratsentscheids, nämlich der Einschränkung einer Kapazitätserweiterung des Flughafens durch Einschränkung des Aufbaus neuer Infrastrukturen, entgegenzukommen. Im Sinne einer hohen Gewichtung der Volksrechte ist diese Minderheit der Meinung, dass dieser Teil des Gegenvorschlags die Kriterien der Einheit der Materie in einem weiteren Sinn erfülle.

Der Vertreter einer weiteren Minderheit kann den soeben gemachten Ausführungen über die Ungültigkeit des Gegenvorschlags nicht fol-

gen. Er empfiehlt dem Kantonsrat, den gesamten Gegenvorschlag für gültig zu erklären. Das neue Volksrecht des Konstruktiven Referendums solle nicht zum Voraus durch formaljuristische Einwände beschnitten werden, die sachlich anfechtbar seien. Wie das Referendumskomitee sieht er die Ergänzungen in den Paragraphen 10 und 19 als nötige Präzisierungen der Forderung in Paragraph 1 und die Einheit der Materie somit als gegeben. Die Aufforderung in Paragraph 10 richte sich als Imperativ an die Vertretung der Regierung in der Flughafen Zürich AG, die als Hauptaktionärin zwar nicht über die Mehrheit der Stimmen, aber doch über ein erhebliches und nicht zu unterschätzendes Mass an Gewicht und Einfluss verfüge.

Ich komme zum zweiten Punkt, Ablehnung oder Zustimmung zum Gegenvorschlag. Eine Minderheit der Kommission hält die Ergänzungen in Paragraph 1 des Gegenvorschlags für geeignet, die Lärmproblematik am Flughafen für alle zu entschärfen. Ein alleiniges Verbot von Pistenaus- und -neubauten entlaste vor allem Osten, Westen und Norden und bringe dem sehr dicht besiedelten Süden, der von Pistenausbauten am ehesten profitieren könnte, somit indirekt Nachteile. Mit der Ergänzung «keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet» werde sichergestellt, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner im Kanton von der Regelung profitieren. Diese Minderheit ist der Ansicht, dass mit dem neuen Paragraphen 1 im Flughafengesetz das Hauptziel des konstruktiven Referendums bereits erreicht wird.

Eine andere Minderheit empfiehlt dem Rat und schliesslich dem Stimmvolk die Ablehnung des für gültig erachteten Teils des Gegenvorschlags. Das vorsorgliche Verbot jeglicher neuer Flugrouten wird als wenig zielführend gesehen, um die Lärmproblematik rund um den Flughafen nachhaltig zu entschärfen, zumal auch lärmreduzierte neue Routen nicht mehr denkbar wären. Zudem: Mit der Formulierung «über dicht besiedeltes Gebiet» ist zwar nach Meinung des Referendumskomitees vor allem der Süden gemeint. Die unscharfe Formulierung in einem Gesetz dürfte aber nach Meinung dieser Minderheit den Streit der Himmelsrichtungen in einem insgesamt dicht besiedelten Gebiet nicht entschärfen sondern eher verschärfen.

Und zum Schluss: Der Vertreter der dritten Minderheit schliesslich erachtet den ganzen Gegenvorschlag als geeigneten Vorschlag, um den Anliegen der Bürgerinnen und Bürger aus allen Himmelsrichtungen rund um den Flughafen Rechnung zu tragen. Er empfiehlt dem Rat und schliesslich den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Annahme des Gegenvorschlags. Danke.

I.

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

I. Die §§ 10 und 19 des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») werden für ungültig erklärt. Demgemäss lautet der Gegenvorschlag neu wie folgt:

«§ 1 Abs. 2 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten und neue Flugrouten (gegenüber Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten unterbleiben. Schnellabrollwege sind Pistenausbauten gleichgestellt.»

II. Der Gegenvorschlag wird den Stimmberechtigten zusammen mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet.

III. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, den Gegenvorschlag anzunehmen und diesen dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 vorzuziehen.

IV. Der Beleuchtende Bericht zum Gegenvorschlag wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

V. Gegen Ziff. I dieses Beschlusses kann innert 30 Tagen seit Veröffentlichung im Amtsblatt beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 82 ff. Bundesgesetz über das Bundesgericht erhoben werden.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat und das Referendumskomitee.

Peter Anderegg (SP, Dübendorf): Dieser Minderheitsantrag stützt die Gültigkeitserklärung von Paragraph 1, wie es auch die Regierung will. Im Gegensatz zur Regierung empfehlen wir diesen Gegenvorschlag zur Annahme. Ich werde mich aber nicht auf das juristische Glatteis begeben, sondern inhaltlich dazu Stellung nehmen.

Im Gegensatz zu den zwei Paragrafen 10 und 19, die wohl die Einheit der Materie überstrapazieren, tut dies Paragraf 1 nicht. Er präzisiert nur die allgemein gehaltene Behördeninitiative und postuliert, was im Umweltschutzgesetz, in der Lärmschutzverordnung und beim ZFI als Grundsatz gemeint ist. Es sollen möglichst wenige Menschen vom Lärm betroffen sein. Aber Lärm gibt es nur dort, wo Menschen leben, sonst ist es eben nur Schall. Darum ist der ZFI auch ein vernünftiges Mass zur Lärmbeurteilung, wenn man schon dabei ist, ob man den ZFI verstehen will, verstehen kann – oder nicht. Wahrscheinlich bin ich in einer kleinen Minderheit, allenfalls zusammen mit der Regierungsrätin, die diesen ZFI an sich als taugliches Instrument anschaut. Aus diesem Grund steht in Paragraf 1 «dicht besiedeltes Gebiet». Und dies sind eben die dicht besiedelten Gebiete im Süden, wie Schwamendingen, sowie weitere Regionen im Süden und Osten, also dort, wo vor allem gebaut wurde, als der Flughafen noch in seiner geplanten Ausrichtung betrieben wurde. Es ist also nicht einfach eine Forderung der Südschneiser, sondern versucht, lärmpolitische Grundsätze umzusetzen. Es ist natürlich gefährlich, wenn man das sagt als jemand, der eben in diesem Süden wohnt, aber deswegen sind die Argumente ja nicht unbedingt schlecht oder falsch.

Man kann aber über diesen Minderheitsantrag allein nicht diskutieren, ohne eben auch wieder über die Flughafenpolitik zu diskutieren. Die Diskussion dieser Vorlage zeigt unsere Hilflosigkeit und Ohnmacht im Umgang mit dieser Luftverkehrsinfrastruktur. Eigentlich sollten ja die Optimierungen an einer Verkehrsinfrastruktur möglich sein. Und eigentlich hätten wir das Flughafengesetz, in welchem Pistenausbauten, Flugbewegungszahlen und Betriebszeiten geregelt sind, wäre da nicht das Misstrauen der Bevölkerung gegenüber dem Regierungsrat als Vertreter im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, die jetzt ja nicht mehr Unique sein will. Hätten wir das Vertrauen, könnten wir über optimierende Anpassungen am Pistensystem diskutieren und über längst fällige Bauverbote in altbekannten Flugschneisen. Solange wir vom grossen Drehkreuz träumen, statt uns mit einem international hochstehenden Flughafen zu bescheiden, wächst die Gefahr, dass der Tanz ums goldene Kalb bald einer verrosteten Kuh gelten könnte und der Flughafen zu einem Klumpenrisiko wird, ähnlich der Swissair oder der Schweizer Banken. Solange gibt es aber auch keine Planungssicherheit und können die Ängste in allen Himmelsrichtungen nicht beseitigt werden. Pistenausbauten würden einzig der Kapazitätserweiterung des Flugbetriebes dienen und eine Regelung mit Deutsch-

land rückt in weite Ferne. Vermutlich – das hat meine Kollegin Priska Seiler schon gesagt – wäre eine Wiederverstaatlichung des Flughafens zielführender, weil Infrastrukturen, die inhärente Monopole sind, in Staatshände gehören und auf dem Markt nichts verloren haben.

Damit zurück zu meinem Minderheitsantrag. Unterstützen Sie diesen Antrag als einen Schritt in die richtige Richtung. Und ganz zum Schluss möchte ich aber auch klar betonen, dass die SP nach wie vor hinter der Behördeninitiative steht. Besten Dank.

Minderheitsantrag Willy Germann, Peter Reinhard:

I. Die §§ 10 und 19 des Gegenvorschlags von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») werden für ungültig erklärt. Demgemäss lautet der Gegenvorschlag neu wie folgt: «§ 1 Abs. 2 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten und neue Flugrouten (gegenüber Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten unterbleiben. Schnellabrollwege sind Pistenausbauten gleichgestellt.»

II. Der Gegenvorschlag wird den Stimmberechtigten zusammen mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet.

III. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, den Gegenvorschlag abzulehnen.

IV. Der Beleuchtende Bericht zum Gegenvorschlag wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

V. Gegen Ziff. I dieses Beschlusses kann innert 30 Tagen seit Veröffentlichung im Amtsblatt beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 82 ff. Bundesgesetz über das Bundesgericht erhoben werden.

VI. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VII. Mitteilung an den Regierungsrat und das Referendumskomitee.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie, dem Antrag der Regierung, also unserem Minderheitsantrag zuzustimmen. Eine Teilungültigkeit ist ein wohlwollendes Entgegenkommen gegenüber dem Referendum. Die Einheit der Materie wird dabei bis an die äusserste Belastungsgrenze strapaziert, aber wir stehen dazu. Die Einheit der Materie wird unseres Erachtens aber missachtet, wenn gegen übergeordnetes Recht verstossen wird, zum Beispiel gegen das Aktienrecht in Paragraf 10, oder wenn die Materialien bei der Abstimmung über die Begrenzung von Flugbewegungen nicht beachtet werden.

Die Anreicherung des Gegenvorschlags war ein Schlaumeier-Trick. Er gliedert eine Mini-Initiative mit tieferen Hürden. Übrigens ein zweiter Schlaumeier-Trick mit dem Konstruktiven Referendum ist bereits aufgetischt. Die Grünliberalen vermischen dort Steuerrecht und Strassenrecht. Und es erstaunt deshalb nicht, dass die Grünliberalen den ganzen Gegenvorschlag vorsorglich gültig erklären wollen. Natürlich spielt auch noch der Einfluss eines Dübendorfer Stadtrates (*Nationalrat Martin Bäumle*) eine Rolle. Aber auch dieser Stadtrat müsste gegen eine mögliche Kapazitätserhöhung durch Pistenausbauten sein. Das ist nämlich auch ein ökologisches Anliegen ersten Ranges.

Eine völlige Gültigkeit des Gegenvorschlags wäre auch ein gefährliches Präjudiz. Ich glaube, das muss ich nicht weiter erläutern. Bereits der Antrag der Regierung – ich wiederhole mich – und die Minderheitsanträge Anderegg und Germann stellen ein gewisses Entgegenkommen gegenüber den Referendumsführern dar. Diese handelten angesichts des unklaren Verfassungsartikels auch mehr oder weniger in Treu und Glauben. Doch wir sollten klar zum Ausdruck bringen, dass eine Teilungültigkeit noch keine Empfehlung zur Annahme darstellt. Denn die Formulierung in Paragraf 1 des Gegenvorschlags könnte sich als Bumerang erweisen, zum Beispiel, wenn darüber gestritten würde, was «dicht besiedeltes Gebiet» bedeutet.

Die Lehre aus diesem Schlamassel ist eindeutig: Die Verfassung muss bezüglich des Konstruktiven Referendums rasch, sehr rasch geändert werden. Wir wollen keine Abschaffung wie die SVP, wir wollen aber möglichst rasch Verbesserungen. So darf es keine Teilungültigkeit mehr geben, entweder alles gültig oder alles ungültig. Und die Hürden und Auflagen sollen explizit jenen der Initiative angeglichen werden. Insgesamt soll dadurch ein Anreiz für eine Vorprüfung geschaffen werden. Aber das können Sie auch in unserer Initiative lesen. Falls keine Teilungültigkeit zustande kommt, erklärt die CVP den gesamten

Gegenvorschlag für ungültig. Das ist keine dicke Post, das ist Konsequenz.

Und noch ein letztes Wort zu Ruedi Lais. Du hast dargestellt, die direkte Demokratie sei in Gefahr. Nirgends auf der Welt gibt es derart viele Volksrechte wie im Kanton Zürich. Ich erinnere an die Einzelinitiative und jetzt an dieses neue Instrument. Und Volksrechte können auch zur Farce werden. Wir haben mit dem Gegenvorschlag ein gutes Beispiel dafür. Früher hatten wir fast wöchentlich Beispiele von zwei Querulanten – einer ist immer noch hie und da aktiv (*Marian Danowski*) –, Beispiele, die auch dieses Volksrecht ziemlich zur Farce werden liessen. Gestern ergab sich auf Bundesebene ein neues Beispiel: Der Volksentscheid zur Minarett-Initiative passt mir nicht, ich sage das. Aber mir passt auch nicht, dass jetzt bereits mit Strassburg gedroht wird. Warum nicht vorher eine Vorprüfung? Warum nicht hier im Kanton Vorprüfungen, damit nicht Volksabstimmungen überflüssig werden? Also, wir brauchen eine Verfassungsänderung auf kantonaler Ebene.

Minderheitsantrag Benno Scherrer Moser:

I. Der Gegenvorschlag von Stimmberechtigten zum Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 über die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») wird für gültig erklärt.

Der Gegenvorschlag hat folgenden Wortlaut (kursiv die Änderungen gegenüber dem Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009 bzw. gegenüber dem Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999):

«Das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Flughafengesetz (neu)

Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten *und neue Flugrouten (gegenüber Zustand 2000) über dicht besiedelten Gebieten* unterbleiben. *Schnellabrollwege sind Pistenausbauten gleichgestellt.*

§ 10 Flughafengesetz (Änderung)

Die Gesellschaft stellt sicher, dass der Verwaltungsrat über folgende Geschäfte nur beschliessen kann, wenn ihnen die Vertretung des Staates im Verwaltungsrat zustimmt:

- a. Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten;
- b. Gesuche um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – *insbesondere Änderungen der Nachtflugsperrre von 7 Stunden oder neue Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet*;
- c. *Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, welche wegen der Überschreitung des Richtwerts oder wegen Erreichens von mehr als 320'000 Flugbewegungen notwendig werden.*

§ 19 Abs. 1 Flughafengesetz (Änderung)

Für Beschlüsse des Verwaltungsrates, welche Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten, Gesuche um Änderungen des Betriebsreglementes mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung – *insbesondere Änderungen der Nachtflugsperrre von 7 Stunden oder neue Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet* – *Massnahmen und Betriebsbeschränkungen, welche wegen der Überschreitung des Richtwerts oder wegen Erreichens von mehr als 320'000 Flugbewegungen notwendig werden*, betreffen, erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen.

§ 19 Abs. 2 Flughafengesetz (Änderung)

Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen, *Massnahmen und Betriebsbeschränkungen nach Abs. 1* genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.

II. Der Gegenvorschlag wird den Stimmberechtigten zusammen mit dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet.

III. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, den Gegenvorschlag anzunehmen und diesen dem Kantonsratsbeschluss vom 23. Februar 2009 vorzuziehen.

IV. Der Beleuchtende Bericht zum Gegenvorschlag wird von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

V. Mitteilung an den Regierungsrat und das Referendumskomitee.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Jetzt liegt es also erstmals vor, ein Konstruktives Referendum ist vor Ihnen und ich komme jetzt dar-

auf zurück. Wir Grünliberalen legen Ihnen nahe, das Referendum für gültig zu erklären. Mit dem Konstruktiven Referendum wurde ja versucht, ein Instrument zu schaffen, das es der Bevölkerung ermöglichen sollte, nicht einfach nur Nein zu sagen zu einem Kantonsratsbeschluss, sondern auch ihre eigene Alternative entgegenstellen zu können. So sollte nicht nur «Stopp» gesagt werden können, sondern auch «Bitte in diese Richtung». Nun ist das ja eigentlich eine löbliche und interessante Sache, denn so können sich Zürcherinnen und Zürcher konstruktiv und kreativ in den Gesetzgebungsprozess einbringen.

Nur, was soll zusätzlich konstruktiv, massvoll eingebracht werden können? Die Frage stellt sich sehr rasch, weil bei jedem zweiten Konstruktiven Referendum «Stopp» gesagt wurde, es soll ungültig sein. Dieses Referendum, dieses neue Mittel ist aber häufiger eingesetzt worden, seit es eingeführt wurde, als das einfache, das ursprüngliche Referendum. Denken Sie daran: Den Stimmberechtigten wurde beim Sammeln der Unterschriften des Referendums des VFSN ganz klar gesagt, was sie unterschreiben und was das Komitee neu wollte. Und genau deshalb wurde das Referendum unterschrieben, weil es einen konstruktiven Ansatz einbringt. Und nun kommt der Regierungsrat und sagt – nein, er sagt es nicht einfach, er muss zuerst ein Rechtsgutachten einholen, weil er es nicht so ganz sauber begründen kann–, er sagt also, die Einheit der Materie sei verletzt. Aber Sie wissen es, Sie haben es erhalten, es gibt auch ein anderes Gutachten.

Es stellt sich die Frage, wie weit ein Gegenvorschlag über eine Vorlage hinausgehen kann. Das Gutachten des VFSN zeigt ganz klar auf, dass das Referendum gültig ist, und die Grünliberalen schliessen sich dieser Argumentation an. Es gibt einen strengeren und es gibt einen offeneren Massstab und noch keine Bundesgerichtspraxis. Aber man nimmt den strengen Massstab als Messlatte, weil man sich offensichtlich nicht inhaltlich mit den guten neuen Ideen eines Referendumskomitees beschäftigen will, sondern das Geschäft so rasch als möglich vom Tisch haben möchte. Zumindest müsste doch dieser Rat im Sinne der Volksrechte «in dubio pro populo» entscheiden, wenn die Rechtslage nicht durch Entscheid des Bundesgerichts eindeutig geklärt ist, was es bei einem neuen Instrument ja per Definition ja schon gar nicht sein kann. Also erklären Sie das Referendum für gültig! Hier im Rat ist man ja dann auch frei, eine ablehnende Empfehlung abzugeben. Aber eine Gültigkeit wollen wir.

Weshalb spricht zum Beispiel Willy Germann von Entgegenkommen? Sie haben das Gutachten von Rechtsanwalt Hauser auch bekommen

und gelesen. Darin wird klar festgehalten, dass die Einheit der Materie im engeren Sinn, der genügende Sachzusammenhang mit der Vorlage des Kantonsrates, also die Einheit der Materie im weiteren Sinn, die Vereinbarkeit mit dem übergeordneten Recht sowie die Durchführbarkeit erfüllt sind. Das Referendum räumt den Stimmberechtigten eine echte Alternative ein und gibt andere Antworten auf dieselbe politische Frage. Der Vorschlag des Referendumskomitees stimmt mit der Vorlage des Kantonsrates im Ziel überein, den Fluglärm zu bekämpfen und dem starken Wachstum des Flugverkehrs entgegenzuwirken.

Das Komitee befürchtet – auch gemäss Gutachten Hauser – zu Recht, dass die Nachteile einer kurzen Piste 10/28 unter anderem mit neueren Flugrouten über dicht besiedeltes Gebiet, kompensiert würden. Dadurch würden Kapazitätssteigerungen ermöglicht und es gäbe keine Planungssicherheit. Dieser Effekt soll korrigiert werden, damit möglichst wenige Menschen mit Fluglärm belastet werden. Deshalb auch die Ergänzungen in den Paragraphen 10 und 19. Der genügende Sachzusammenhang ist gemäss Gutachten und auch nach Ansicht der Grünliberalen klar gegeben. Wir bitten Sie, diesen Gegenvorschlag als gültig zu erklären und den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen. Danke.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es wurde jetzt auch sachlich argumentiert, ich erlaube mir deshalb, jetzt auch einige Argumente zur Sache zu bringen. Es wurde uns vorgeworfen, dass wir erpressbar seien. Natürlich sind wir erpressbar, aber nur bei unwichtigen Sachen. Bei wichtigen Sachen gilt das dann schon nicht. Wir sind hier relativ leicht erpressbar, denn unsere Haltung war von Anfang an sehr ambivalent, auch schon zum Paragraphen 1. Also das mit den Schnellabrollwegen, das finden wir tatsächlich gut. Regierungsrätin Rita Fuhrer wirft uns zwar vor, wir seien Geisterjäger, aber seit sich gestern Abend 57,5 Prozent der Schweizer Bevölkerung dafür entschieden haben, auf Geisterjagd zu gehen, ist das offensichtlich mehrheitsfähig. Also da sehe ich kein Gegenargument.

Wenn hingegen der Eindruck erweckt werden soll, dass wir im Kanton Zürich über An- und Abflugverfahren abschliessend bestimmen könnten, dann ist das doch eher fragwürdig. Ich komme ja aus einem Wahlkreis, der effektiv durch Fluglärm beeinträchtigt wird. Und ich habe einfach Mühe damit – und das ist die grosse Ambivalenz

wenn wir wieder auf die alte Strategie des «Teile und herrsche» zurückfallen. Das hatten wir genügend lange.

Dann zu den Paragrafen 10 und 19. Also eine Änderung würde dazu führen, dass Regierungsvertreter zukünftig an jeder Generalversammlung den anderen Aktionären beantragen müssten, dass diese freiwillig auf einen Teil ihres Stimmrechtes zu verzichten hätten; das bei einem eigenen Aktienkapitalanteil von 30 Prozent. Vor einigen Jahren haben wir das noch unterstützt, aber damals hatten der Kanton, die Stadt Zürich und andere Aktionäre der öffentlichen Hand noch das qualifizierte Mehr. Heute hat der Kanton seinen Stimmrechtsanteil reduziert und ein qualifiziertes Mehr ist mehr als unwahrscheinlich. Sie verlangen hier also von der Regierung, dass sie in Zukunft jährlich als «Running Gag» diesen Antrag stellen soll. Also die Forderung ist nicht absolut undurchführbar, sie widerspricht so auch nicht übergeordneter Gesetzgebung, es ist einfach ein Papiertiger, es ist nur ein Papiertiger.

Die Frage ist dann auch noch, was in Paragraph 10 unter dem Titel «Voraussetzungen für die Verselbstständigung» steht. Es wurde schon erwähnt, die Verselbstständigung ist abgeschlossen. Also wenn man den Paragrafen 10 ändert, stellt sich dann zusätzlich noch die Frage, was man damit überhaupt bewirkt. Aus diesem Grunde bleiben wir dabei: Wenn Sie sich bewegen, dann bewegen wir uns auch. Danke.

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich halte mich kurz. Ich stelle fest, dass in dieser Debatte viele Sprecherinnen und Sprecher ständig den Inhalt und die Frage der Gültigkeit miteinander vermischen. Der Hauptgrund besteht darin, dass die meisten der Meinung sind oder respektive die Haltung haben, dass ihnen das Referendum inhaltlich politisch nicht passt. Ich bitte Sie, endlich die Frage der Gültigkeit von der Frage des Inhalts zu trennen. Gerade das Beispiel von gestern Sonntag mit der Minarett-Initiative zeigt – dies vor allem ein Appell an die rechte Ratsseite, inklusive der CVP, die offenbar nachher eine totale Ungültigkeit anstrebt –, dass «in dubio pro populo» eine weise Entscheidung ist und es weise ist, dem Volk möglichst grosszügig die Möglichkeit zu geben, auf über diese Fragen abzustimmen.

Ich möchte noch etwas zum häufig angefügten Argument der Geschwindigkeit sagen. Es wird hier mit Angst operiert, dass wir viel Zeit verlieren. Ich kann Ihnen sagen: Das Schnellste, was Sie tun können, ist dieses Referendum gültig zu erklären. Denn dann kommt es sehr schnell und sehr bald zu einer Abstimmung. Und die Bevölke-

rung hat immer noch die Freiheit, auch hier Ja oder Nein zu sagen. Es geht also primär nicht um die Gültigkeit, sondern es wird als vorgeschobenes Argument für eine inhaltliche Diskussion verwendet, die man mit der Bevölkerung lieber nicht führen möchte.

Dann noch eine Bemerkung zu Willy Germann, der das Referendum der Volksinitiative angleichen möchte. Auch hier haben wir heute, hier und jetzt die günstige Gelegenheit, das Referendum gültig zu erklären, weil Sie nämlich beim Konstruktiven Referendum den viel härteren Massstab anwenden, als dies bei einer Volksinitiative der Fall ist. Also dies spricht ganz klar für eine Gültigerklärung des Referendums.

Ich bitte Sie, das Referendum gültig zu erklären und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Gelegenheit zu geben und die Entscheidung zu überlassen. Glauben Sie mir, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden weise entscheiden.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Es wurde vorher gesagt, es handle sich bei diesem Konstruktiven Referendum bei dem Teil, den man gerne als ungültig erklären möchte, um eine gute Idee. Wie gut ist denn die Idee, solange die deutsche Verordnung gültig ist, dem Flughafen den Lebensatem abzdrehen? Wie gut ist die Idee, hier betriebliche Vorschriften machen zu wollen, die das wirtschaftliche Fortbestehen dieses Flughafens wirklich ernsthaft gefährden? Und wie legitimiert ist eigentlich diese Bevölkerung, die hier scheinbar vertreten wird, solches zu fordern, nachdem sie überdurchschnittlich von der Existenz des Flughafens profitiert hat und absolut unterdurchschnittlich belastet war in den 50 Jahren seines Bestehens bis ins Jahr 2000?

Ich muss mich wirklich wundern, wie in diesem Rat mit zwei Ellen gemessen wird. Wir haben ein grosses wirtschaftliches Thema. Wenn der Flughafen, solange die deutsche Verordnung besteht, nicht von Süden angeflogen werden kann, dann ist er definitiv noch eine Shoppingdestination mit ein paar Europaflügen oder er ist ein Flughafen, der diesen Namen in keiner Art und Weise mehr verdienen würde. Ich halte es für absolut unverantwortlich, hier und heute einem Konstruktiven Referendum zuzustimmen, welches den Flughafen in den definitiven Ruin führt, von den Kreisen, die – ich betone es – in den letzten 50 Jahren verschont waren von den negativen Effekten dieser Anlage. Ich danke Ihnen.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Ich erkläre Ihnen nun das Abstimmungsprozedere. Der Kommissionsantrag und die Minderheitsanträge sind als gleichwertige Hauptanträge zu behandeln, Paragraph 30, Geschäftsreglement Kantonsratsgesetz. Die beiden Minderheitsanträge Anderegg und Germann sind zu Ziffer römisch I identisch. Beide wollen teilweise Ungültigkeit.

Wir werden über den Kommissionsantrag, den Minderheitsantrag Anderegg/Germann und den Minderheitsantrag Scherrer nach dem Cupsystem abstimmen. Wir werden die Tür schliessen und die Anwesenden ermitteln. Jedem Mitglied steht nur das Recht zu, für einen dieser drei Anträge zu stimmen. Auf den Monitoren wird dies wie folgt dargestellt, ich bitte um Aufmerksamkeit: Wer für den Kommissionsantrag ist, drückt die Ja-Taste und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag Anderegg/Germann gibt, drückt die Nein-Taste, erscheint rot. Und wer sich für den Minderheitsantrag Scherrer entscheidet, drückt die «Enthalten»-Taste, gelb. Vereinigt keiner der Anträge die Mehrheit der stimmenden Mitglieder auf sich, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, der am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt hat, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge eine Mehrheit erlangt.

Persönliche Erklärung von Thomas Maier, Dübendorf, zum Abstimmungsprozedere bei der Vorlage 4621b

Thomas Maier (GLP, Dübendorf): Ich bin gezwungen, an dieser Stelle noch einmal das Wort zu ergreifen. Ich werde mich nur noch zum Abstimmungsprozedere äussern. Die Präsidentin hat dieses soeben geschildert. Natürlich ist es korrekt, dass wir nun zuerst über die Gültigkeit des Referendums und anschliessend über die Abstimmungsempfehlung entscheiden. Dies war mit den ursprünglichen Anträgen nicht möglich, aus diesem Grund haben wir die Debatte ja verschoben. Und da wir in einer Zeit der neuen Instrumente leben, soll auch hier das neue Cupsystem zur Anwendung kommen, um eben diese Vollungültigkeit, Teilungültigkeit und volle Ungültigkeit gegeneinander auszumehren. Das Cupsystem taugt, um gleichwertige Hauptanträge gegeneinander zu stellen, die eine einfache Mehrheit benötigen. Um ein Referendum ungültig oder teilungültig zu erklären, benötigen Sie aber eine Zweidrittelmehrheit der Anwesenden. Das vorgeschlagene Verfahren will dies nach dem Cupsystem mit einer zusätzlichen Abstim-

mung sicherstellen. Allerdings ist dann ein Antrag, der ebenfalls eine Zweidrittelmehrheit bräuchte, schon herausgefallen.

Das Cupsystem bildet den politischen Willen gemäss Meinung der Grünliberalen nicht korrekt ab. In letzter Konsequenz verletzen wir damit Grundregeln unserer direkten Demokratie. Wir Grünliberalen möchten hier klar und deutlich festhalten, dass wir dieses Abstimmungsverfahren für rechtlich und demokratisch nicht zulässig halten.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Besten Dank. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Präsenz-Taste «P/W», damit wir die anwesenden Ratsmitglieder eruieren können.

Die «P/W»-Taste ist weder rot noch grün, sondern blau. Es geht nicht, wir wiederholen. Jetzt bitte «P/W».

Ich erhalte soeben die Mitteilung, dass das Resultat nicht stimmt, weil falsch gedrückt worden ist. Es hat jemand an einem falschen Platz gedrückt. Ich möchte, dass es wirklich stimmt. Wir wiederholen das Prozedere. Besten Dank für die Mitteilung. Moment schnell, jetzt bitte.

Es ist nochmals am falschen Ort gedrückt worden. (*Heiterkeit.*) Ich möchte, dass es stimmt. Es muss am richtigen Ort gedrückt werden. Wir wiederholen das Prozedere bitte. Wir haben genügend Zeit, bitte konzentrieren Sie sich, damit Sie am richtigen Ort drücken. (*Heiterkeit.*) Jetzt bitte.

Es tut mir leid, wir müssen das wiederholen. Selbstverständlich darf ich nicht stimmen. Wir wiederholen.

Es sind 171 Mitglieder anwesend. Das absolute Mehr beträgt 86 Stimmen. Ich weise darauf hin, dass jeweils nur eine Stimme abgegeben werden darf.

Abstimmung

Auf den Kommissionsantrag entfallen 79 Stimmen, auf den Minderheitsantrag Anderegg/Germann 74 Stimmen und auf den Minderheitsantrag Scherrer 8 Stimmen.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag Anderegg/Germann wird dem Minderheitsantrag Scherrer gegenübergestellt. Der Antrag Anderegg/Germann obsiegt mit 153 : 8 Stimmen (bei 10 Enthaltungen). Der Minderheitsantrag Scherrer scheidet aus.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag Anderegg/Germann gegenübergestellt.

Der Minderheitsantrag Anderegg/Germann obsiegt mit 159 : 0 Stimmen (bei 12 Enthaltungen).

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wir haben nun noch festzustellen, ob die Teilungültigkeit von zwei Dritteln der anwesenden Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Es sind 171 Mitglieder anwesend. Das Zweidrittelmehr beträgt 114 Stimmen.

Es gibt keine Wortmeldungen mehr, wir sind im Abstimmungsprozedere. Alle Wortmeldungen können im Nachhinein angemeldet werden. Nein, es gibt auch keine Ordnungsanträge. Wir müssen jetzt noch feststellen, ob zwei Drittel der Anwesenden den Antrag unterstützen, damit das Verfahren rechtens ist.

Abstimmung

Für den Minderheitsantrag Anderegg/Germann und somit für Teilungültigerklärung stimmen 152 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 114 Stimmen erreicht. Der Gegenvorschlag ist für teilweise ungültig erklärt worden.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die Tür kann geöffnet werden, aber das Abstimmungsprozedere geht weiter. Sie haben sich für eine Teilungültigerklärung des Gegenvorschlags ausgesprochen.

Die beiden Minderheitsanträge des Gegenvorschlags unterscheiden sich bezüglich der Abstimmungsempfehlung.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

III.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Wir haben nun über diese Abstimmungsempfehlung zu befinden.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 106 : 32 Stimmen (bei 32 Enthaltungen), den Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

IV., V., VI. und VII.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Alle Anregungen zum Abstimmungsprozedere empfehle ich, bilateral mit mir zu besprechen.

10. Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2010 bis 2012

Bericht des Regierungsrates vom 16. September 2009 und gleichlautender Antrag der KPB vom 3. November 2009 [4632](#)

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Seit etwa drei Jahren wird auf die Gesetzesänderung hingewiesen, die die Kompetenzen des Kantonsrates in Bezug auf das Strassenbauprogramm erhöhen soll. Sie befindet sich zurzeit erst in Vernehmlassung. Trotzdem wird die Vorlage der Regierung zum Strassenbauprogramm immer dünner mit dem Hinweis auf eben diese Gesetzesänderung. So werden wir auch dieses Jahr das Strassenbauprogramm hier zur Kenntnis nehmen. Heute können wir tun, was wir bei dieser Vorlage schon immer machten: Wir können loben, schimpfen, anregen, eben zur Kenntnis nehmen.

Was hat nun die KPB an dieser Vorlage gelobt, bemängelt und zur Kenntnis genommen? Ich beschränke mich auf die übergreifenden Punkte der Diskussion und verzichte auf Ausführungen zu einzelnen aufgeführten Projekten. Ich rechne damit, dass umstrittene konkrete Projekte so oder so vom einen oder der andern aus der Mitte dieses Gremiums aufgenommen werden. Jedes konkrete Bauprojekt liegt in der engeren Heimat eines Kantonsratsmitglieds und liegt somit jemandem von Ihnen besonders oder ganz und gar nicht am Herzen.

Immerhin kann gesamthaft gesagt werden, dass diverse Kreditanträge an den Kantonsrat für das nächste Jahr angekündigt werden; dies,

nachdem in den letzten drei Jahren eine einzige, eine missratene Vorlage zu beurteilen war. Der Regierungsrat hat die Vorlage Uster-West zurückgezogen und sie für das neue Jahr wieder angekündigt. Über die erwähnte wie über die anderen Kreditvorlagen kann der Kantonsrat dann Beschluss fassen, damit konkret Einfluss nehmen, im Gegensatz zum Strassenbauprogramm heute, das wir zur Kenntnis nehmen.

Die KPB hat sich neben den alle Jahre wiederkehrenden Themen Lärmschutz und Velowegbau dieses Jahr noch besonders mit folgenden Themen und Fragen zum Strassenbauprogramm befasst: zur Nutzungsdauer von Strassen in Relation zum jährlichen Betrag für Unterhalt und Erneuerung. Aus den jeweiligen Wiederbeschaffungswerten der verschiedenen Bauteile einer Strasse – Strasse, Rad- und Fussweg, Brücken, übrige Kunstbauten und elektromechanische Anlagen – lässt sich der jährliche durchschnittliche Wertverzehr pro Bauteil berechnen. Dieser beträgt beispielsweise für die Strasse mit einer durchschnittlichen technischen Lebensdauer von 50 Jahren, über alles gerechnet, 49,2 Millionen Franken und für die Fuss- und Radwege mit einer technischen Lebensdauer von 80 Jahren 3,9 Millionen Franken. Der totale jährliche Wertverzehr aller Strassenanlagen liegt bei 120 Millionen Franken, die durchschnittliche Lebensdauer bei rund 39 Jahren. Dies deckt sich mit der in IPSAS (*International Public Sector Accounting Standards*) angenommenen durchschnittlichen Lebensdauer von Strassenbauten von 40 Jahren. Für den baulichen Unterhalt der Staatsstrassen sowie in der Investitionsrechnung sind jährlich rund 100 Millionen Franken im Budget beziehungsweise dem KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) eingestellt. Somit besteht eine Differenz von 20 Prozent auf den rechnerisch nötigen Unterhalt von 120 Millionen Franken. Allerdings wird bei den ganzen theoretischen Betrachtungen davon ausgegangen, dass das Alter der Infrastrukturbauten identisch ist. In den letzten Jahren wurden eher mehr als 100 Millionen Franken für Unterhalt ausgegeben. Der Wert sollte sich aber über die Jahre ausgleichen und, stimmen die Prämissen für die Bewertung und die Lebensdauer, doch mindestens 120 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre erreichen. Sonst werden Kosten für den Unterhalt auf die nachfolgenden Generationen überwältzt.

Zum Verkehrsmanagement. Mit der NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*) sind die Nationalstrassen und damit das Verkehrsmanagement in die Hoheit des Bundes übergegangen. Der Bund verfügt über eine gesetzliche Grundlage zur Delegation der Aufgabe an Trägerschaften. Eine

solche Delegation wird nun angestrebt, denn der Kanton will die Kompetenz zur Verkehrssteuerung behalten und sich nicht von Emmen aus automatisch steuern lassen. Die Trägerschaft für die regionale Verkehrssteuerung soll aus dem Kanton sowie den Städten Zürich und Winterthur bestehen. Die Vereinbarung mit dem Bund ist in Vorbereitung. Der Bund verlangt, dass für ihn keine Mehrkosten entstehen, ist aber offenbar bereit, Aufwendungen für den Grossraum Zürich abzugelten. Die Delegation ist für den Kanton Zürich kein Geschäft, aber die Abgeltungen werden, so nimmt die Volkswirtschaftsdirektion an, die entstehenden Kosten decken. Für das Verkehrsmanagement auf ihrem Gebiet sind die Städte Zürich und Winterthur gemäss Delegationsnorm des Strassengesetzes selber zuständig. Für die Schnittstellen gibt es Absprachen. Mit der regionalen Verkehrszentrale sollen alle Verkehrsmanagementpläne gemeinsam verbindlich vereinbart werden. Und noch zu den Ausbaustandards der Staatsstrassen. Die Ausbaustandards bei den Staatsstrassen werden um 8 Prozent gesenkt. Dahinter steht ein Regierungsratsbeschluss, der der KPB ebenso vorgelegt und erläutert worden ist wie der umfangreiche technische Leitfaden an die Strassenbauer, die den Regierungsratsbeschluss in ihrer täglichen Arbeit umzusetzen haben. Der Regierungsratsbeschluss gibt unter anderem vor, ich zitiere: «Strassenbauprojekte sollen grundsätzlich nur noch zwingend nötige Elemente enthalten. Insbesondere bei der Gestaltung von Randabschlüssen, Fahrbahnübergängen, Eingangstoren, Bushaltestellen, Kreuzungen und Kreiseln sowie bei der Beleuchtung soll auf Elemente verzichtet werden, deren Kosten sich als unverhältnismässig erweisen.» Letztlich kann dies aber eine Kostenbeteiligung durch die Gemeinden bedeuten, wenn diese einen vom Standard abweichenden Ausbau, beispielsweise zur Verkehrsberuhigung oder zur Verkehrssicherung, wünschen.

Soweit diese drei neu einer intensiven Diskussion unterzogenen Themen.

Die KPB wurde von der Volkswirtschaftsdirektion bestens dokumentiert, so auch mit den Listen aller Bauvorhaben der Programmperiode. Soweit der Bericht. Nun, wenn alles bestens läuft, können Sie also in der neuen Legislatur, nach erfolgter Gesetzesänderung, wirklich mitbestimmen, was im Kanton punkto Strassen laufen soll. Mit dieser abschliessenden Bemerkung sollen nun die Diskussion und die Kenntnisnahme des Strassenbauprogramms für die Jahre 2010 bis 2012 im Gesamtrat erfolgen. Die KPB beantragt Ihnen Kenntnisnahme.

Bruno Grossmann (SVP, Wallisellen): Auch der diesjährige Bericht bestätigt die Prioritäten der vergangenen und der künftigen Jahre: Fuss- und Radverkehrsanlagen geniessen eine bevorzugte Behandlung. Entsprechend der Radwegstrategie des Regierungsrates wird das Radwegnetz, wo möglich, zügig erweitert. Im vorliegenden Bericht nimmt das Kapitel «Fuss- und Radfahreranlagen» eine zu bedeutende Stellung ein, die im Verhältnis zur Wichtigkeit von Nationalstrassen, Staatsstrassen und ÖV eigentlich überbewertet wird. Allein für das Radwegnetz sollen in den nächsten drei Jahren 48 Millionen Franken ausgegeben werden und für Fussgängeranlagen nochmals 33 Millionen, zusammen also 81 Millionen Franken, eine stolze Summe für den Langsamverkehr. Für die Radwege bedeutet das eine nochmalige Zunahme um 1 Million Franken gegenüber dem letztjährigen Bericht.

Für Fahrbahnausbauten sind für die nächsten Jahre lediglich 86 Millionen Franken vorgesehen. Im Strassennetz müsste prioritär bei den Fahrbahnbauten einiges mehr getan werden. Erfreut jedoch nimmt die SVP zur Kenntnis, dass sich der Ausbaustandard der Strassen endlich – endlich! – auf das Nötige beschränken soll. Erstaunlich ist, dass bis heute im Strassenbau anscheinend Sachen gebaut wurden, die von ungenügendem Nutzen waren, so wie es der Bericht auch schreibt. Das mutmassliche Einsparpotenzial von 8 Prozent ist beachtlich. Es sollte eigentlich für Projekte im Staatsstrassenbau wieder verwendet werden können, die Stausituation auf Strassen zu verbessern oder zumindest zu vermeiden.

Das Nationalstrassennetz ist an den Bund übergegangen und erste Anzeichen aus Fachkreisen deuten bereits darauf hin, dass es bei mehreren Projekten, die eigentlich baureif wären, anscheinend Verzögerungen gibt. Hier muss der Regierungsrat energisch darauf pochen, dass diese Projekte wirklich vorangetrieben werden. Die Strassen in den Agglomerationsgemeinden um die Stadt Zürich sind teilweise so überlastet, dass der totale Verkehrszusammenbruch droht. Nach der Eröffnung der Westumfahrung hat sich die Lage in den Gemeinden des Glatttals, Furt- und Limmattals auf dem Strassennetz weiter verschärft. Der Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs ist eine hohe Priorität einzuräumen. Wiederum vermisst die SVP diese Priorität. Mit der Bevorzugung des ÖV wird mancherorts der MIV in hohem Mass behindert. Der ÖV ist in den beruflich notwendigen Hauptverkehrszeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt, so wie Sie in den SBB-Zügen dies auch feststellen können. Arbeitstätige sind auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen. Staustunden

führen zu hohen volkswirtschaftlichen Schäden. Ohne die dringend notwendigen Ausbauten und Anpassungen am Strassennetz, vor allem in den Agglomerationsgemeinden und an anderen überlasteten Orten wird das Staatsstrassennetz des Kantons Zürich nicht in der Lage sein, die Verkehrszunahmen zu bewältigen. Der Kanton Zürich ist im internationalen Wettbewerb um die Standortgunst auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen, ebenso auf ein gutes ÖV-Netz.

Die SVP bittet den Regierungsrat, trotz den priorisierten Bahn- und Tramlinienbauten die Staus auf den Strassen nicht zu vergessen. Ich danke Ihnen.

Eva Torp (SP, Hedingen): Einmal mehr präsentiert sich das Strassenbauprogramm als kakophonische Strassenbauwunsch-Orgie, ein Sammelsurium von neuen und altbekannten Strassenbauprojekten, spärlich bedeckt von einem Schammäntelchen allzu knapper Lärmschutzmassnahmen. Der Name «Strassenbauprogramm» bringt es auf den Punkt und stellt klar, dass es sich nicht um ein Rad- oder Fusswegprogramm handelt. Diese figurieren, lieber Bruno Grossmann, weiterhin als Statisten, ohne dass deren wahre Bedeutung mit einer Hauptrolle aufgewertet werden soll. Was den Bevölkerungs- und Umweltschutz anbelangt, wirkt der Bericht mutlos, manchmal fast resigniert. Wir finden im Bericht nur einzelne zögerliche Schritte in diese Richtung, beispielsweise mit der Umgestaltung der Sihltalstrasse. Es tut jedoch weh, dass die Kapazität der Strasse beibehalten werden soll und dass der Fuss- und Radverkehr wie auch das gesamte Naturerlebnis viel zu wenig gefördert werden. Wir von der SP wollen aber an diesem Ziel festhalten und hoffen, bei unserem Vorstoss «Rückbau der Sihltalstrasse nach der Eröffnung der A4» eine Mehrheit zu gewinnen.

Ein weiteres Schrittchen finden wir im Kapitel «Radwege», das immerhin ein wenig Hoffnung verspüren lässt. Für die Jahre 2010 bis 2012 sind grössere Beiträge als bisher zur Verfügung gestellt worden. Gleichzeitig muss aber befürchtet werden, dass es so weitergeht wie bisher, indem es dem Regierungsrat offenbar nie gelingt, die gesetzlich geforderten Beiträge für die Radwegenanlagen wirklich auszugeben. Damit ist die Würdigung der positiven Ansätze nun aber abgeschlossen.

Als verantwortungslos müssen die Sparmassnahmen des Regierungsrates mit 8-prozentiger Senkung der Ausgaben für den Ausbaustan-

dard der Staatsstrassen bezeichnet werden. Strassenbauprojekte sollen grundsätzlich nur noch zwingend nötige Elemente erhalten, insbesondere soll bei der Gestaltung von Randabschlüssen, Fahrbahnübergängen, Eingangstoren, Bushaltestellen, Kreuzungen und Kreiseln sowie bei der Beleuchtung auf Elemente verzichtet werden, deren Kosten sich als unverhältnismässig erweisen. Mit dieser Senkung des Standards werden die Sicherheitselemente heruntergefahren und einmal mehr entstehen Mehrkosten für die Gemeinden, in diesem Fall für die sicherheitsbewussten.

Ein altbekanntes Trauerspiel wiederholt sich bei den Lärmsanierungen, die im Kanton Zürich keinen hohen Stellenwert haben. Wir befinden uns hier im Vergleich zu anderen Kantonen am Listenende. Die wenigen Massnahmen beschränken sich auf unschöne Lärmschutzwände und ein paar Schallschutzfenster, anstatt an der Quelle zu wirken, beispielsweise am Strassenbelag oder mit Temporeduktionen, wie Tempo 30 innerorts an Staatsstrassen, was unsere Nachbarkantone längst erfolgreich praktizieren. Mich als Säuliämterin betrüben natürlich die zögerlichen Planungsfortschritte für die Zubringerstrassen auf die A4 im Raume Obfelden/Ottenbach. Seit bald 30 Jahren wird um diese Strassenstücke gerungen und bis heute gibt es keine brauchbare, in baldiger Zeit umsetzbare, für Mensch und Natur befriedigende Linienerführung.

Auch seit Jahren warten wir auf die Neuregelung der Strassenfinanzierung, die in der Revision des Strassengesetzes geregelt wird. Dieses hätte im Jahr 2009 dem Kantonsrat vorgelegt werden sollen. Ich bezweifle, dass wir es im nächsten Jahr zu sehen bekommen werden. Will der Kanton Zürich nicht an Lebensqualität verlieren, müsste er weniger neue Strassen bauen, sich für mehr Sicherheit im Strassenverkehr stark machen, sich mehr für Lärmeindämmung, Landschaftschutz und Förderung des alltäglichen Rad- und Fussverkehrs einsetzen.

In diesem Sinne nehmen wir das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2010 bis 2012 enttäuscht zur Kenntnis.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Ich nehme für die FDP wie folgt Stellung:

Erstens: Bei Strassenfonds handelt es sich um eine zweckgebundene Aufgabe, die Mittel müssen in den Bau von Strassen beziehungsweise in den strassengebundenen öffentlichen Verkehr investiert werden.

Zweitens: Auffallend ist für die FDP einmal mehr, dass keine neuen Strassen und insbesondere keine neuen Ortsumfahrungen gebaut werden. Bei den Investitionen für Staatsstrassen geht es weitgehend um Unterhaltsmassnahmen, Radverkehrsanlagen, Fussgängerschutz et cetera. Die FDP hofft deshalb, dass mit den eingereichten Motionen, insbesondere «Waidhaldetunnel» und «Umfahrung Eglisau», um diese zwei Projekte herauszunehmen, endlich einen Schritt weitergeht und wir auch Ortsumfahrungen anpacken können. Die Prioritätensetzung bei der Mittelverwendung hat sich diesem Ziel zu unterordnen. Die Mittelverwendung aus dem Verkehrsabgabegesetz muss deshalb mehr sein als das reine Verwalten der Infrastrukturen und damit mehr sein als der reine Werterhalt.

Drittens: Seit der Einführung des eidgenössischen Finanzausgleichs im Jahr 2008 wächst die Belastung für unseren Kanton zunehmend. Der Kanton Zürich ist offenbar die Milchkuh der Nation, wie die FDP unlängst auch in ihrer Fraktionserklärung festgestellt hat. Bereits die Durchmesserlinie müssen wir mit 500 Millionen Franken vorfinanzieren und dürfen dafür auch noch 70 Millionen Franken Zinsen bezahlen. Und neustens streicht uns der Bund auch noch den Beitrag für den dringend benötigten Ausbau des S-Bahnnetzes. Dabei platzt unser Verkehrssystem im Kanton Zürich buchstäblich aus den Nähten, egal ob es sich um den öffentlichen Verkehr oder den Individualverkehr handelt. Wir erwarten vom Bund, dass er den volkswirtschaftlichen Nutzen, den unsere Infrastrukturen im Kanton Zürich für die ganze Schweiz erbringen, auch entsprechend würdigt. Leider sind nun die Gefahr und die Versuchung gross, die fehlenden Mittel aus dem kantonalen Fonds zu beziehen und so immer mehr Bundesaufgaben zu finanzieren. Zum Beispiel werden wir das im Zusammenhang mit notwendigen Überdeckungen diskutieren. Es kann nicht sein, dass der Kanton Zürich auch noch hier die Mittel selber berappen muss. Die FDP hat sich bereits in ihrer Anfrage 363/2008 mit der Frage beschäftigt, ob wir unsere ausstehenden Forderungen gegenüber dem Bund nicht schlicht und einfach verrechnen sollten. Leider hatte der Regierungsrat dafür noch kein Gehör. Die FDP wird jedoch diese Forderungen im Rahmen der Budgetdebatte weiter bekräftigen.

Und viertens: Mit Spannung erwartet die FDP auch die Debatte rund um die Neugestaltung des Strassengesetzes und des Verkehrsabgabegesetzes. Es erscheint uns richtig und wichtig, dass die Weiterentwicklung und der Ausbau des Verkehrsnetzes in Zukunft stärker von der Legislative und daher vom Kantonsrat beeinflusst werden können.

Die heutige Kenntnisnahme des Bauprogramms durch den Kantonsrat ist nicht zufriedenstellend. Ebenso Sinn machte es deshalb, dass die Steuerungs- und Entscheidungsmechanismen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs nach den gleichen Grundsätzen verfolgt werden können. Beim öffentlichen Verkehr ist dies bereits heute so. Nur so lassen sich Strassenverkehr und öffentlicher Verkehr auch im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung koordiniert und zeitlich abgestimmt bewältigen. Das gilt ganz besonders für den Agglomerationsverkehr. Stadt und Agglomerationen fliessen schon lange ineinander und machen je länger desto weniger an institutionellen Grenzen halt. Eine neue Gesetzgebung muss dies berücksichtigen. Gleichzeitig halte ich hier einmal mehr fest, dass die FDP ökologische Anreize bei der Motorfahrzeugsteuer unterstützt.

In diesem Sinne sind wir gespannt und freuen uns auf die beiden Vorlagen der Regierung und nehmen das Strassenbauprogramm zur Kenntnis. Besten Dank.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Einmal mehr dürfen wir ein Bauprogramm für Staatsstrassen zur Kenntnis nehmen, das auf grüner Seite wenig Begeisterung auszulösen vermag. Wir dürfen zur Kenntnis nehmen, dass der Strassenbau für vierrädrige, motorenbetriebene Fahrzeuge ein Vielfaches der Ressourcen verbraucht als der Bau von Infrastruktur für Velos und Fussgänger. Wir dürfen hoffend zur Kenntnis nehmen, dass mit dem Bau des Zürichseeweges zwischen Wädenswil und Richterswil anfangs 2010 begonnen werden kann. Nett ist auch, dass immerhin 13 Millionen Franken für Sicherheitsmassnahmen für zu Fuss Gehende innerorts zur Verfügung stehen. Auch für die Velofahrerinnen und Velofahrer wird in kleinem Gang etwas gemacht, immerhin mehr als in früheren Jahren.

Ich bringe ein paar Beispiele zu den sinnigen Strassenbauprojekten: Ob die geplante Redimensionierung der Sihltalstrasse auf einen normalen Ausserortsquerschnitt für den Langsamverkehr hauptsächlich so viel bringt, wie sich der Regierungsrat das erhofft, darf man ruhig infrage stellen. Solange die Kapazität nicht wirklich reduziert wird, bleibt die Sihltalstrasse eine Ausweichroute. Was wirklich etwas brächte, wäre die Lösung, die Eva Torp, Michèle Bättig und ich in unserer Motion [383/2008](#) fordern.

Ein weiteres Paradestück ist auch dieses Jahr wieder Uster-West. Das letztjährige Projekt erwies sich als nicht rechtskonform. Also wird uns

jetzt wie ein Wurstzipfel ein Teil serviert, der zwar rechtskonform ist. Aber wie der Anschnitt der Salami eigentlich nichts ist ohne den Rest der Salami, ist auch dieses Teilstück nur sinnvoll, wenn der Rest auch noch serviert würde. Und das nennt man dann Demokratie? Aber Hauptsache, man überlegt sich keine Lösungen ausserhalb des Hergebrachten!

Wir nehmen das Strassenbauprogramm zur Kenntnis und nehmen einmal mehr zur Kenntnis, dass der motorisierte Individualverkehr nach wie vor massgebend ist.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Einmal mehr dürfen wir das Strassenbauprogramm des Regierungsrates zur Kenntnis nehmen. Positiv zu vermerken ist, dass für die Verbesserung des Lärmschutzes zukünftig mehr Geld zur Verfügung stehen wird. Wichtig ist nur, dass dieses Geld auch sinnvoll ausgegeben wird. Des Weiteren ist es erfreulich, dass der regionalen Verkehrssteuerung mehr Bedeutung beigemessen wird. Eine effektive Steuerung ist essenziell, um Stauzeiten zu minimieren. Die Überlastung des Gubristtunnels macht sich auch auf den regionalen Strassen im Limmattal und im Glatttal bemerkbar, die oft als Ausweichmöglichkeiten genutzt werden. Seit Eröffnung des Anschlusses Wettswil/Knonau hat sich die Situation durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Raum Zug/Luzern drastisch verschlimmert. Bisher hat sich der Regierungsrat hinsichtlich der Auswirkungen der Westumfahrung auf das Glatt-, Furt- und Limmattal in Schweigen gehüllt und keine aussagekräftigen Zahlen vorgelegt. Dies ist so nicht akzeptabel, denn die Bewohner der Gebiete spüren die Ausmasse des Mehrverkehrs tagtäglich.

Es ist erfreulich zu hören, dass der Regierungsrat sich für einen raschen Beginn des Ausbaus der Nordumfahrung einsetzt. Bei meiner letzten Stellungnahme kritisierte ich, dass die Überdeckung der Weiningen Seite keine Berücksichtigung fand. Ich begrüsse es jetzt sehr, dass der Regierungsrat diese Haltung aufgegeben hat. Eine Machbarkeitsstudie hat die Überdeckung sowie die Verschiebung des Halbanchlusses Weiningen als sinnvoll nachgewiesen. Der Regierungsrat ist jetzt gefordert, beim Bund diese Position klar zu vertreten. Dies ist umso wichtiger, da es scheint, als zögere der Bund den Ausbau der dritten Röhre des Gubristtunnels hinaus.

Mit Interesse erwarten wir die Resultate der Vernehmlassung zur Anpassung des Strassengesetzes, im Besonderen in Bezug auf die Kom-

petenzverteilung zwischen dem Kanton und den beiden grössten Städten des Kantons. Begrüssenswert ist ebenfalls das Ziel, den Ausbaustandard der Staatsstrassen konsequent auf das Nötige zu beschränken – mit einem geschätzten Einsparungspotenzial von rund 8 Prozent. Erfreulich ist auch, dass das Radwegnetz weiter forciert wird. Die 13 Millionen Franken, die pro Jahr für Fussgängeranlagen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts budgetiert sind, müssen sinnvoll eingesetzt werden, im Interesse der Fussgänger.

Gesamthaft nimmt die CVP-Fraktion die Vorlage positiv zur Kenntnis.

Thomas Ziegler (EVP, Elgg): Wir haben es gehört, das Strassenbauprogramm wird von uns ja nur zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus kann ohne direkte Folgen auch kritisiert oder gelobt werden. Für einmal beschränke ich mich auf das, was es aus unserer Sicht zu loben gibt. Ich bin dann auch schneller fertig mit meinem Votum (*Heiterkeit*).

Eine solche Aussage ist: «Ziel ist es, den Ausbaustandard der Strassen konsequent aufs Nötigste zu beschränken.» Damit sind grosse Einsparungen möglich. Ich hoffe sehr, dass diesem Grundsatz auch wirklich nachgelebt wird. Bis jetzt ist das noch ungenügend der Fall, wenn ich an die superperfekten Strassenabschlüsse oder auch «Inseli» denke. Zufrieden bin ich auch mit der Aussage, dass das zur Verfügung gestellte Geld für Langsamverkehr dieses Jahr wirklich auch investiert wird. Auch wenn das Radwegnetz weitgehend gebaut ist, gibt es noch einiges zu tun, vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit. Zudem sind einige schwierige Schliessungen von Radweglücken noch nicht realisiert, da man sich zuerst einmal konzentriert hat – richtigerweise –, das zu bauen, was rasch und mit weniger Problemen gebaut werden konnte. Die Tendenz, dass vermehrt Mittel für Lärmschutzmassnahmen eingesetzt werden sollen, ist zu begrüssen. Dabei ist der schwierigen Aufgabe, Lärmschutzwände mit dem Ortsbildschutz in Einklang zu bringen, besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es ist in diesem Zusammenhang sicher richtig, auch Beiträge an Schallschutzfenster auszurichten, wenn die Lärmbelastung nur zwischen Immissions- und Alarmgrenzwert liegt. Hingegen sind Flüsterbeläge ein zweischneidiges Schwert, da sie wohl den Lärm verringern, aber eine doch wesentlich kürzere Lebensdauer haben und deshalb in einer Gesamtrechnung relativ teuer zu stehen kommen.

Besonderes Gewicht möchte ich abschliessend noch auf die Zielsetzung im Gesamtverkehrskonzept betreffend Verkehrsmanagement legen. Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung, das heisst, Ausbauten sollen vor allem dazu dienen, pro Franken mehr möglichst viele Personen zu transportieren. Somit muss richtigerweise dem Ausbau des ÖV Priorität eingeräumt werden. Und es bleibt zu hoffen, dass auch der stipulierten Maxime «siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs» wirklich Nachachtung verschafft wird und dass sie mindestens so viel gilt wie der immer wieder geäusserte Grundsatz, dass der Verkehr fließen müsse.

In diesem Sinne nimmt die EVP-Fraktion in zustimmendem Sinne, aber ohne Begeisterung Kenntnis vom Strassenbauprogramm.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Ich äussere mich hauptsächlich zu den beiden Punkten im Strassenbauprogramm, die wir als positiv einschätzen: Es sind dies die Fuss- und Radverkehrsanlagen sowie das Verkehrsmanagement.

Wir begrüssen die Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs innerorts. Es wurden Fussballinseln gebaut, Trottoirs verbreitert, Lücken bei Rad- und Fusswegen geschlossen. Für den Ausbau des Radverkehrs basieren die Massnahmen auf der Radwegstrategie des Regierungsrates. Darin geht es unter anderem auch um die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern. Gerade auch diese Massnahmen erachten wir als sinnvoll. Schülerinnen und Schüler sollen möglichst sicher zur Schule gelangen können, sei es mit dem Velo oder zu Fuss. Schliesslich begrüssen wir auch die Fertigstellung des Zürichseewegs zwischen Wädenswil und Richterswil und werden die geplanten Renaturierungen des Uferbereichs unterstützen.

Zum Verkehrsmanagement. Hier geht es um eine Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrs auf dem bestehenden Strassenetz beziehungsweise im Rahmen der bestehenden Anlagen. Die Massnahmen haben unter anderem zum Ziel, Verspätungen beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu minimieren, aber auch Wartezeiten beim motorisierten Individualverkehr im Siedlungsgebiet zu verkürzen. Diese Massnahmen sind besonders in Städten und dicht besiedelten Gebieten sinnvoll, wo der Platz beschränkt und Nutzungskonflikte um Raumannsprüche häufig sind. Wir haben es heute Morgen bereits gehört in der Debatte. Wir begrüssen deshalb die angestrebte

Zusammenarbeit mit dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) sowie die Konzepte zur regionalen Verkehrssteuerung.

Abschliessend eine Bemerkung zu den Kosten. Wir empfehlen dem Regierungsrat, in Zukunft mehr Mittel zur Verbesserung der Sicherheit des Langsamverkehrs sowie für den Ausbau des Fuss- und Velonetzes einzuplanen und einzusetzen. Im Vergleich zu den Kosten für Bau und Unterhalt der National- und Staatsstrassen sind die Beträge für den Fuss- und Veloverkehr viel zu niedrig; dies auch im Hinblick auf die Umsetzung der kantonalen Ziele im Energieplanungsbericht 2006, dass die CO₂-Emissionen im Kanton bis 2050 auf 2,2 Tonnen pro Person und Jahr gesenkt werden sollen. Darin, in diesen 2,2 Tonnen CO₂, sind auch die Emissionen des Verkehrs enthalten. Nur eine langfristige, konstante und konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV führt zum Ziel und hat in diesem Sinne auch höchste Priorität. Der Rückbau von nicht mehr benötigten Strassenkapazitäten, wie zum Beispiel bei der Sihltalstrasse, soll konsequent vorangetrieben werden.

In diesem Sinne nehmen wir das Strassenbauprogramm für die Jahre 2010 bis 2012 zur Kenntnis.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Es haben sich nun alle Fraktionen zu Wort gemeldet. Ich habe noch drei Personen auf der Rednerliste. Ich möchte das Geschäft gerne abschliessen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Wenn wir diejenigen übergeordneten Rahmenbedingungen in Betracht ziehen, die im Strassenbauprogramm nicht direkt enthalten sind, aber eigentlich Auslöser für den Ausbau des Verkehrsnetzes sind, gibt es folgende Einflussfaktoren zu erwähnen: Es geht um die zunehmende Mobilität. Diese wiederum entsteht durch das Wirtschaftswachstum, welches uns Wohlstand beschert. Dieser wiederum lässt die Nachfrage nach mehr Mobilität steigen und so weiter und so fort. Da nützen auch die mehr oder weniger gut gemeinten Ratschläge zur Einschränkung der Mobilität sehr wenig.

Pikanterweise findet das Wirtschaftswachstum ja vor allem wegen oder dank der Bevölkerungszunahme statt, was ja zwangsläufig zu einer Nachfrageerweiterung der Mobilitätserweiterung führen muss. Wir müssen uns nichts vormachen. Wenn bis in 20 Jahren in unserem Kanton 180'000 Leute mehr wohnhaft sein werden, wie das ja voraus-

gesagt wird, wird sich neben der Ausdehnung der Wohnfläche auch die Verkehrsfläche ausdehnen, sei das nun öffentlicher Verkehr oder motorisierter Individualverkehr – und ob dies uns nun passt oder nicht. Aus Sicht der SVP kann es aber nicht angehen, dass Verkehrsflächenausweitungen, soweit diese im nicht überbauten Gebiet stattzufinden haben, wiederum ausschliesslich zulasten der landwirtschaftlichen Kulturflächen gehen sollen. So ist es schwer verständlich, dass beispielsweise die «Stedtli»-Umfahrung in Grüningen aus Gründen des Natur- und Heimatschutzes derart verzögert oder gar verunmöglicht werden muss, nachdem die örtlichen Behörden und Einwohner sich unmissverständlich für eine Variante ausgesprochen hatten, mit der diese Einwohner auch in Zukunft leben könnten, jedenfalls bedeutend viel besser als mit der gegenwärtigen Situation. Ein klarer Vorteil der zurückgewiesenen Variante war, dass dafür wenigstens keine Fruchtfolgeflächen benötigt worden wären. Aus ähnlichen Gründen wurde bekanntlich auch die Umfahrung Obfelden verhindert. Wenn es um Verzögerungen geht, könnte noch so manches Lied gesungen werden. So wartet die Oberländer Bevölkerung halbe Ewigkeiten auf die sehnlichst erwartete Lückenschliessung. Diese wird von den Anti-Strassenbau-Ideologen an jeder nur erdenklichen Stelle behindert, momentan vor allem beim Bund.

Entgegen der anlässlich der NFA-Volksabstimmung gemachten Aussage betreffend Finanzierung der Nationalstrassen soll der Kanton Zürich nun betreffend der Finanzierung genötigt werden, an die Neubauten grössere Anteile selber zu leisten; dies bei einer Ablieferung von nahezu einer Milliarde Franken pro Jahr an Treibstoffzollzuschlägen aus dem Kanton Zürich an den Bund. Für diejenigen, die bei jeder Gelegenheit den ÖV gegen den Individualverkehr ausspielen, sei immerhin in Erinnerung gerufen, dass gemäss einer Studie des ASTRA, also des Bundes, der Strassenverkehr seine Kosten selber deckt, während dies beim ÖV leider längst nicht der Fall ist.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): Ich äussere mich zum Projekt Uster-West. Nach dem Rückzug des Antrags zur Kreditfreigabe für Uster-West plant der Regierungsrat, das Strassenprojekt in zwei Teile aufzuteilen. Der Stadtpräsident von Uster spricht sogar von einem Dreistufenplan. Françoise Okopnik hat die Salami taktik in ihrem Votum dargestellt und der Appetit auf Salami ist mir dabei gründlich vergangen. Denn kein einziges der «Salami-Redli» von Uster-West ist bekömmlich – nicht für die Natur und nicht für Bewohnerinnen und Bewohner

von Uster–, auch wenn der Stadtrat und andere Interessenvertreter das Gegenteil behaupten. Nur schon die Aufhebung des Bahnübergangs Werrikon, neu Uster-West, aber dann noch der Ausbau der Werrikerstrasse würden automatisch drastischen Mehrverkehr mit sich bringen, was aus unserer Sicht absolut unerwünscht ist. Die Werrikerstrasse führt durch das Werriker-/Glattenried, Moorschutzgebiete von nationaler Bedeutung. Es käme zu einer unüberwindbaren Zerschneidung der Lebensräume für die dort lebenden Tiere, zum Beispiel Frösche. Im Gegensatz zum Stadtrat Uster ist es uns sehr recht, wenn die Tierbestände erhalten bleiben und sogar zunehmen. Ein Mehrverkehr, vor allem Lastwagenverkehr auf der Werrikerstrasse ist zudem auch aus Sicherheitsgründen bedenklich, führt doch der Schulweg der Werriker Kinder teilweise dieser Strasse entlang.

Hinzu kommt, dass mit falschen Zahlen operiert wurde. Der Umweltverträglichkeitsbericht zu Uster-West zeigte, dass die Verkehrszahlen beim Bahnübergang Werrikon, die ein wichtiges Argument sowohl für die Anpassung der Richtpläne als auch für die Priorisierung im Strassenbauprogramm bildeten, in keiner Weise den Tatsachen entsprechen. Effektiv gezählt wurden im Jahr 2006 genau 3920 Fahrzeuge statt der zur Begründung für den Bau von Uster-West im Jahr 2002 verwendeten 9000 Fahrzeuge pro Tag. Aber selbstverständlich werden wir mit Uster-West problemlos die 9000 Fahrzeuge haben. Die alte Geschichte von «Mehr Strassen bringen mehr Verkehr» ist leider kein Märchen, sondern Realität.

Regierungsrätin Rita Fuhrer, in mehreren Anfragen haben wir unsere Bedenken zur Umweltverträglichkeit geäussert und detailliert nachgefragt. Wir fragen uns nach wie vor, weshalb die Öffentlichkeit über den Bericht der prüfenden Behörden nie informiert worden ist. Der Rückzug des Projektes Uster-West würde ermöglichen, über die Bücher zu gehen und neue Möglichkeiten zu evaluieren. Eine Alternative zur Überführung Uster-West – sie wurde übrigens schon vor Jahren eingebracht und immer wieder diskutiert – ist für uns Grüne die Unterführung Winterthurerstrasse. Gestützt auf eine Volksinitiative hat der Gemeinderat Uster im Oktober 2009 einen Investitionskredit bewilligt – zwecks Erstellung eines Vor- und Bauprojektes.

Grundsätzlicher und mit längerfristigem Horizont sind wir Grünen das Thema «Bahnverkehr und Stadtentwicklung in Uster» mit dem Postulat für eine Hochbahn angegangen. Ziel der Raumplanung sollte sein, eine bessere Erschliessungsqualität zur städtebaulichen Aufwertung

und Verdichtung der Zentrumsgebiete zu erreichen, ohne die offene Landschaft und die Umwelt zu beeinträchtigen. Danke.

Adrian Bergmann (SVP, Meilen): Wenn man das Strassenbauprogramm genauer studiert, bekommt man den Eindruck, dass rund um die Strasse wohl viel gemacht wird, dem eigentlichen Zweck und ihrem Titel wird die Vorlage «Bauprogramm Staatsstrassen» nur teilweise gerecht. Die Vorlage beinhaltet Lärmschutzmassnahmen, Rückbauten, wie zum Beispiel die Sihltalstrasse, oder nur indirekt wirksame Massnahmen wie Ausbau des Verkehrsmanagements. Sicher, ein gutes Verkehrsmanagement kann, wenn es richtig programmiert ist, der Verflüssigung des Verkehrs dienen. Kommt die Steuerung des Verkehrsmanagements in die Hände der gleichen Leute, welche mit schikanösem Staumanagement den Verkehr in der Stadt Zürich zum Stillstand bringen, statt den Verkehr zu verflüssigen, dann wird der Stau gemanagt.

Leider kann das gegenwärtige und in zehn bis zwanzig Jahren noch viel schlimmer werdende Verkehrschaos auf unseren Strassen nicht allein mit Management und ganz sicher nicht mit Strassenrückbau und Lärmschutzmassnahmen gelöst werden. Für eine Verflüssigung des Verkehrs braucht es Ortsumfahrungen und Ringschliessungen, welche mit Nationalstrassen verbunden sind und in hoher Priorität nun schon lange gefordert sind, wie beispielsweise in Fällanden, Aathal/Wetzikon oder rund um die Stadt Zürich. Ich erinnere daran, dass mit dem vielen Geld, welches wir für all die Einhausungen und Lärmschutzmassnahmen der letzten Jahre ausgegeben haben, viele Umfahrungen hätten realisiert und damit viele der heute auftretenden Staus hätten vermieden werden können. Das Rad der Zeit kann nicht zurückgedreht werden. Doch ist es von grösster Bedeutung, die Mittel künftig dort einzusetzen, wo die Wirkung pro Franken für eine Verflüssigung des Verkehrs am grössten ist. Unter dieser Beurteilung ist das Resultat für die enormen Ausgaben beim Lärmschutz und beim Rückbau von Strassen als vernichtend zu betrachten.

Tatsache ist, dass die vom Strassenbenützer finanzierten Strassengelder, auch Steuern und Treibstoffzuschläge, immer mehr nicht immer für den Bau von Strassen verwendet werden. Dieser Zweckentfremdung muss endlich – und dies auch als Signal an Bern – Einhalt geboten werden. An den gleichen Empfänger, nämlich den Bund, geht auch die Rüge, dass Bern den Kanton Zürich immer mehr als Milch-

kuh in Sachen Verkehr missbraucht – zum Zahlen sind wir ja schon recht – und dass er seinen vor der Abstimmung zur NFA geäusserten Versprechungen nicht mehr in vollem Umfang nachkommt, indem zunehmend finanzielle Beiträge an nationale Vorhaben im Kanton Zürich reduziert werden.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand (zu Marcel Burlet, der sich als vierter Redner anmeldet): Sind Sie sicher?

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ja, ich bin ganz sicher in diesem Moment. Meine liebe SVP, erzählen Sie hier nicht immer die Mär, dass der Strassenverkehr seine Kosten trägt. Sie wissen, ich habe selbst einen Sohn im Strassenverkehr verloren. Und der Strassenverkehr hat meine Kosten nicht bezahlt. Einen Teil hat die Krankenkasse übernommen und einen Teil die Versicherung. Aber ein Teil ist an mir hängengeblieben. Das ist auch Strassenverkehr! Und es stimmt, die Autofahrer sind die Milchkühe der Nation, nämlich wie Milchkühe wird jeder Autofahrer subventioniert mit zwei Franken pro Kilometer. Das sind die wahren Kosten.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Das Strassenbauprogramm 2010 bis 2012 lässt sich auf drei Kernbotschaften zusammenfassen: zuerst Erhöhung der Verkehrssicherheit, zweitens optimierte Bewirtschaftung des Strassennetzes und drittens die Netzergänzung, wo sie notwendig ist. Und das ist auch die Priorisierung. Wie wollen wir nun diese drei Ziele erreichen?

Die Grundlage für das Bauprogramm bildet stets der kantonale Richtplan. Zusätzlich orientiert es sich an den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes. Und auf dieser Basis haben wir eine Reihe von Projekten erarbeitet, die zur Erreichung der Ziele notwendig und zweckmässig sind. Die Sicherheit auf unseren Strassen – notabene für alle Verkehrsteilnehmenden – ist ein zentrales Anliegen. Es geht darum, Unfallschwerpunkte zu beseitigen und die Infrastruktur behindertengerecht auszubauen. Im Sinne der Entflechtung des Verkehrs sind zudem das Radwegnetz und die Fussgängeranlagen zu erweitern oder anzupassen. Die bestehenden Strassen müssen aber auch effizienter bewirtschaftet werden, weil in unserem dicht besiedelten Gebiet vielerorts Netzergänzungen ganz einfach nicht mehr möglich sind. Hier verwei-

se ich vorab auf den dem Kantonsrat vorliegenden Rahmenkredit für regionale Verkehrssteuerung.

Bei der Bewirtschaftung des Strassennetzes ist der Bund zuständig für die Nationalstrassen, ein wichtiger Partner. Er regelt das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen durch die Verkehrsleitzentrale in Emmen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass gerade in einem so dichten und eng verhängten Netz wie demjenigen des Kantons Zürich ein Verkehrsmanagement auf allen Strassenkategorien nur in enger Zusammenarbeit von Bund, Kanton und den Städten Zürich und Winterthur und mit dem vielen regionalen Know-how möglich und sinnvoll ist. Die in Absprache mit dem Bund in Planung befindliche regionale Verkehrszentrale soll hier eine führende Rolle einnehmen.

Netzergänzungen sind da vorgesehen, wo diese die Entlastung von Siedlungen und Menschen notwendig machen. Zu den wichtigen Netzergänzungen auf unseren Staatsstrassen, die in den nächsten drei Jahren verwirklicht werden sollen, gehören unter anderem die Entlastung der Dörfer Ottenbach und Obfelden vom Autobahnzubringerverkehr, die Fertigstellung der Westtangente in Wetzikon sowie der Bau der Strasse in Uster-West. Auch die Gestaltung der Sihlstrasse soll als wichtiges Projekt möglichst rasch umgesetzt werden.

Seit 1. Januar 2008 liegt die Verantwortung für alle Nationalstrassen, auch auf Zürcher Kantonsgebiet, beim Bund, wahrgenommen durch das Bundesamt für Strassen, ASTRA. Der Kanton vertritt seine Interessen beim Bund beispielsweise beim anstehenden Ausbau der Nordumfahrung oder bei der Einhausung Schwamendingen. Das alles ist im diesjährigen Bauprogramm enthalten. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Ich stelle fest, dass der Kantonsrat mit dem Bericht des Regierungsrates einverstanden ist und das Bauprogramm zur Kenntnis genommen hat.

Das Geschäft ist erledigt.

Schluss der Sitzung: 12.20 Uhr

9160

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 30. November 2009

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 15. Dezember 2009.