


58. Sitzung, Montag, 18. Juni 2012, 8.15 Uhr

 Vorsitz: *Bernhard Egg (SP, Elgg)*
Verhandlungsgegenstände
1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen *Seite 3857*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 3857*
- 11. Internationale Parlamentarier-Golf-Trophy..... *Seite 3858*
- Gratulation zur Geburt eines Kindes *Seite 3858*
- Rückzug eines Vorstosses..... *Seite 3891*

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

für die aus der Kommission ausgetretene Sabine Ziegler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

 KR-Nr. 155/2012 *Seite 3858*
3. Genehmigung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung der Gebäudeversicherung (GVZ) für das Jahr 2011

 Antrag der AWU vom 23. Mai 2012 **4893a** *Seite 3859*
4. Verlängerung der Frist zur Prüfung des geltenden Rechts gemäss dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen

Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und gleichlautender Antrag der GPK vom 10. Mai 2012

4886 *Seite 3876*

5. Rückbau der Sihltalstrasse nach der Eröffnung der A4 (Uetlibergtunnel)

Motion von Davide Loss (SP, Adliswil), Françoise Okopnik (Grüne, Zürich) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 24. November 2008

KR-Nr. 383/2008, RRB-Nr. 391/11. März 2009

(Stellungnahme)..... Seite 3880

6. Velotransport mit dem Bus durch den Uetlibergtunnel

Postulat von Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.) und Sandro Feuillet (Grüne, Zürich) vom 1. Dezember 2008

KR-Nr. 389/2008, RRB-Nr. 417/18. März 2009

(Stellungnahme)..... Seite 3891

7. Einführung eines «ZVV-Abo-light»

Postulat von Monika Spring (SP, Zürich), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 15. Dezember 2008

KR-Nr. 399/2008, RRB-Nr. 494/31. März 2009

(Stellungnahme)..... Seite 3901

8. Vorsorgeverhalten und Risikomanagement des Kantons Zürich bezüglich des Ölbedarfs

Postulat vom Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2008

KR-Nr. 400/2008, RRB-Nr. 495/31. März 2009

(Stellungnahme)..... Seite 3917

Verschiedenes

– Rücktrittserklärung

- *Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Claudia Gambacciani, Zürich*..... Seite 3931

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 3931

– Rückzug Seite 3931

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Bernhard Egg: Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf sieben Anfragen gestellt:

- KR-Nr. 87/2012, Umsetzung von Art. 13 UNO-Pakt I im Kanton Zürich
Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil)
- KR-Nr. 91/2012, Strategische Verkehrsplanung der Volkswirtschaftsdirektion
Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)
- KR-Nr. 93/2012, Alimentenbevorschussung / Kleinkinderbetreuungsbeiträge
Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.)
- KR-Nr. 95/2012, Projekt «Progress» Fortschritt in welche Richtung?
Lorenz Habicher (SVP, Zürich)
- KR-Nr. 96/2012, Universal Periodic Review (UPR)
Markus Bischoff (AL, Zürich)
- KR-Nr. 101/2012, Spurabbau am Utoquai in Zürich
Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)
- KR-Nr. 138/2012, Erschliessungsstrasse Neuhegi, Winterthur
René Isler (SVP, Winterthur)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 57. Sitzung vom 11. Juni 2012, 8.15 Uhr

11. Internationale Parlamentarier-Golf-Trophy

Ratspräsident Bernhard Egg: Am letzten Samstag fand im appenzelischen Gonten die 11. Internationale Parlamentarier-Golf-Trophy statt. Der Kanton Zürich trat als Titelverteidiger an und wurde dieses Jahr von folgenden Kollegen vertreten: Martin Farner und Alex Gantner, FDP, Arnold Suter, SVP, sowie Cornelia Keller, Stefan Hunger und Marcel Lenggenhager von der BDP. Insgesamt starteten 72 Parlamentarier aus dem In- und Ausland. Und obwohl Martin Farner und Marcel Lenggenhager in ihren Kategorien jeweils den guten zweiten Platz herauspielten, reichte es am Ende doch nicht ganz zur Titelverteidigung. Der Kanton Zürich erkämpfte sich hinter dem Team von Sankt Gallen den guten zweiten Platz. Wir gratulieren herzlich. (*Applaus.*)

Gratulation zur Geburt eines Kindes

Ratspräsident Bernhard Egg: Und nun bitte ich Sie wirklich um die vollste Aufmerksamkeit. Ich darf die schönste Mitteilung machen, die ein Ratspräsident vermutlich überhaupt machen kann: Der Kantonsrat hat seit letztem Mittwoch sozusagen ein 181. Mitglied. Unserer Kollegin Catherine Heuberger und Raphael Golta wurde ein Sohn geschenkt. Es ist Lucien Gustave. Er war bei der Geburt 2820 Gramm schwer – oder leicht – und 47 Zentimeter gross. Wir gratulieren den beiden ganz, ganz herzlich und wünschen der Mutter alles Gute. (*Applaus.*)

2. Wahl eines Mitglieds der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

für die aus der Kommission ausgetretene Sabine Ziegler

Antrag der Interfraktionellen Konferenz

KR-Nr. 155/2012

Esther Guyer (Grüne, Zürich), Präsidentin der Interfraktionellen Konferenz (IFK): Die IFK empfiehlt zur Wahl:

Marcel Burlet, SP, Regensdorf.

Ratspräsident Bernhard Egg: Vorgeschlagen wird Marcel Burlet, Regensdorf. Wird der Vorschlag vermehrt? Das ist nicht der Fall. Die Wahl kann offen durchgeführt werden oder wird geheime Wahl verlangt? Das ist auch nicht der Fall.

Da nur ein Wahlvorschlag vorliegt, erkläre ich, gestützt auf Paragraf 43 litera a des Geschäftsreglements, Marcel Burlet als Mitglied der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt für gewählt. Ich gratuliere ihm zur Wahl und wünsche ihm Erfolg.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Genehmigung des Geschäftsbericht und der Jahresrechnung der Gebäudeversicherung (GVZ) für das Jahr 2011

Antrag der AWU vom 23. Mai 2012 **4893a**

Ratspräsident Bernhard Egg: Bei diesem Geschäft sind Willy Haderer, Bruno Walliser und Katharina Kull im Ausstand.

Eintretensdebatte

Benedikt Gschwind (SP, Zürich), Präsident der Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen (AWU): Ich werde meine Ausführungen in folgende Teile gliedern: Ich werde das Jahr 2011 aus versicherungstechnischer Sicht der Gebäudeversicherung beleuchten, etwas zum Anlageergebnis sagen, dann zur Feuerpolizei, zum Feuerwehrwesen und schliesslich einige Bemerkungen zu den zahlreichen personellen Änderungen.

2011 war das Jahr der Elementarschäden, so geprägt von den Unwettern mit Hagel und Sturm im Juli im Bezirk Horgen und im Limmattal sowie einem Gewitter im Zürcher Oberland, welche zusammen Schäden von knapp 30 Millionen Franken verursacht haben. Damit wird der langfristige Trend, den die GVZ in ihrem gedruckten Geschäftsbericht in einer anschaulichen Grafik auf Seite 13 abgebildet hat, dass nämlich seit 1960 die Elementarschäden zu- und die Feuerschäden abnehmen, fortgesetzt. Es beweist auch, dass die Folgen der Klima-

veränderung auch die wirtschaftlichen Unternehmen im Kanton Zürich beeinflussen.

Die GVZ reagiert vor allem mit Prävention, indem sie Hauseigentümer für die Gefahren durch Unwetter sensibilisiert. Schadensgrossereignisse, wie die genannten Unwetter, bringen auch die Schadensschätzer, welche ja alle nebenamtlich tätig sind, an die Grenzen der Belastung. Bei den Feuerschäden, welche trotz sinkender Tendenz immer noch die grössere Position ausmachen, war 2011 der Brand eines Wohnhauses in Regensberg mit 4,3 Millionen Franken Schadenssumme das grösste Einzelereignis.

Der Prämienatz beträgt unverändert 22 Rappen je 1000 Franken Versicherungssumme. Dazu kommt die Brandschutzabgabe von 10 Rappen je 1000 Franken Versicherungssumme. Damit ist die Gebäudeversicherung nach wie vor die günstigste Gebäudeversicherung der Schweiz.

Die erhöhten Risiken für Elementarschäden und Erdbeben sind nach wie vor beim Interkantonalen Rückversicherungsverband rückversichert. Für grössere Feuerschäden gibt es im GVZ-eigenen Reservefonds genügend Mittel.

Das Anlageergebnis war 2011 nicht so toll. Natürlich war es generell auch kein berauschendes Börsenjahr, doch stechen die realisierten Verluste bei den Wertschriften trotzdem ins Auge. Die Wertberichtigungen in der Bilanz belaufen sich auf minus 129,5 Millionen Franken, einschliesslich jährliche Abschreibungen auf Immobilien. Die realisierten Verluste im Finanzergebnis betragen 24,7 Millionen Franken. Dazu trug vor allem eine einzelne Position, eine auslaufende Position in einem sogenannten Basket-Fonds bei, wo bei der Terminierung des Geschäfts kaum Spielraum besteht. Die GVZ selber ist nicht zufrieden mit der Performance und der Verwaltungsrat hat seine Anlagestrategie mit Unterstützung eines externen Beraters einer Überprüfung unterzogen. Die AWU begrüsst es sehr, dass hier der Verwaltungsrat den Handlungsbedarf erkannt hat, und legt Wert darauf, dass neben der Anlagestrategie auch die Organisation bei deren Umsetzung überprüft wird.

Bei der Feuerpolizei, einer hoheitlichen Aufgabe, welche von der Gebäudeversicherung wahrgenommen wird, gibt es eine Arbeitsteilung zwischen den Gemeinden und der Gebäudeversicherung. Bei der Interpretation der Bundesvorgaben gibt es einen Interpretationsspiel-

raum. Die unterschiedliche Umsetzung zwischen den Gemeinden führt immer wieder zu Reklamationen. Eine absolute Vereinheitlichung wird es nie geben. Ein Ermessensspielraum für die Kontrolleure wird immer bleiben. Trotzdem sollte die Bandbreite bei den Bewertungen nicht zu gross sein. Hier haben auch die Statthalter in ihrer Aufsichtsfunktion über die Feuerpolizei in den Gemeinden eine wichtige Funktion. Die GVZ hat deshalb auch den Kontakt zu ihnen intensiviert, was die AWU sehr begrüsst. Die Akzeptanz der Feuerpolizei in den Gemeinden ist uns sehr wichtig und wir werden dieses Thema weiter beobachten.

Bei der Feuerwehr möchten wir das Ausbildungszentrum Andelfingen besonders erwähnen. Der Kantonsrat hat ja im März des letzten Jahres einen Kredit von 8,8 Millionen Franken bewilligt. Damit haben wir den Anteil für die Polizei und den Zivilschutz finanziert. Den grösseren Anteil an der Finanzierung von 58 Prozent übernimmt jedoch die Feuerwehr, finanziert von der Gebäudeversicherung. Die AWU hat sich im vergangenen September vor Ort ein Bild gemacht und ist dabei nicht nur im Theoriesaal geblieben. Die AWU-Mitglieder haben auch Schutzkleider und Helm gefasst und sind mit der Sauerstoffflasche im wahrsten Sinn des Wortes durchs Feuer gegangen. Das Bewusstsein, dass praktische Übungen in besonderen Situationen, wie zum Beispiel der Brand in einer Tiefgarage, auch in einer realitätsnahen Umgebung sehr wichtig sind, ist bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern gestiegen und der Respekt für die gefährliche Aufgabe der Feuerwehrleute ist spätestens nach diesem Besuch bei allen Kommissionsmitgliedern da. Dieses Ausbildungszentrum ist für unsere Milizfeuerwehren sehr wichtig und wir freuen uns auf die Fertigstellung.

Zum Schluss möchte ich noch auf verschiedene personelle Änderungen bei der Gebäudeversicherung hinweisen. Einen wichtigen Entscheid fällt der Regierungsrat bei der Neukonstituierung vor Jahresfrist, indem er die Verantwortung über die Gebäudeversicherung von der Justiz- zur Sicherheitsdirektion übertrug. Der Regierungsrat erhoffte sich damit Synergien mit den anderen Schutzdiensten Polizei und Zivilschutz. Mit diesem Wechsel ist nun Regierungsrat Mario Fehr für die Gebäudeversicherung verantwortlich. Er präsidiert auch den Verwaltungsrat. Dem Verwaltungsrat gehört mit unserer Ratskollegin Katharina Kull erstmals in seiner Geschichte auch eine Frau an. Mit Bruno Walliser ist ein weiterer Gemeindepräsident und Ratskol-

lege neu im Aufsichtsgremium. Dafür ist das langjährige Verwaltungsratsmitglied Willy Haderer ausgeschieden. In der Direktion der GVZ kam es im Oktober 2011 zu einer Wachtablösung. Nach 17 Jahren an der Spitze der Gebäudeversicherung ist Direktor Bruno Wittwer in seinen wohlverdienten Ruhestand getreten. Bruno Wittwer hat auch den Wechsel der Gebäudeversicherung von einer Abteilung der kantonalen Verwaltung zu einer selbstständigen Anstalt begleitet und dabei den damaligen Regierungsrat bei der Abwehr der Versuche, das Monopol abzuschaffen, unterstützt. Neu an der operativen Spitze der Gebäudeversicherung steht mit Conrad Gossweiler ein versierter Verwaltungsmanager und auch Kenner der Gemeinden im Kanton Zürich. Schliesslich gab es auch bei der Feuerpolizei eine Wachtablösung. Der langjährige Leiter Jürg Neeracher trat in den Ruhestand und wurde durch Lars Mülli ersetzt. Die AWU erhofft sich von den neuen Verantwortlichen auch etwas frischen Schwung und wünscht ihnen in ihrer Aufgabe viel Befriedigung und Erfolg. Die AWU dankt aber auch allen anderen Mitarbeitenden, welche im vergangenen Jahr für die GVZ tätig waren, für ihren grossen Einsatz.

Ich komme zu unseren Anträgen: Ich beantrage Ihnen im Namen der einstimmigen Aufsichtskommission über die wirtschaftlichen Unternehmen, den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2011 zu genehmigen und die Organe zu entlasten.

Beat Huber (SVP, Buchs): Die Gebäudeversicherung Kanton Zürich ist ein öffentliches Unternehmen des Kantons Zürich in der Form einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt. Sie arbeitet nicht gewinnorientiert und beansprucht weder Staatsgarantie noch Steuergelder. Die Schwerpunkte des GVZ-Jahres 2011 im Überblick:

Am 8. März 2011 erfolgt nach nur 18 Monaten Bauzeit die Übergabe des Sony-Neubaus am Bahnhof Schlieren termingerecht an die GVZ als Eigentümerin. 1. Juli 2011: Das Abashop-Online-Materialbestellsystem für Feuerwehren ist operativ. 7. Juli 2011: Eine Gewitterzelle mit Hagel verursacht im Bezirk Horgen 1500 Gebäudeschäden mit einer Schadenssumme von rund 8 Millionen Franken. 13. Juli 2011: Ein Unwetter mit Hagel und Sturm führt zu 4000 Schäden im Grossraum Dietikon, Schadenssumme rund 19 Millionen Franken. 27. Juli 2011: Ein starkes Gewitter im Raum Rüti, Dürnten und Wald verursacht 300 Überschwemmungsschäden, Schadenssumme rund 2 Millionen Franken. 25. November 2011: Der Verwaltungsrat bewilligt die

fünfte Bauetappe im Ausbildungszentrum Andelfingen. 31. Dezember 2011: Die Umrüstung der Feuerwehrorganisation auf den neuen Alarmpager Rescue ist abgeschlossen.

Personelles: Neu wird der Verwaltungsrat von Sicherheitsdirektor Mario Fehr präsiert. Zudem sind zwei weitere Verwaltungsratsmitglieder zurückgetreten und wurden mit Katharina Kull und Bruno Walliser ersetzt. Erstmals hat damit eine Frau Einsitz im Verwaltungsrat der GVZ, was sehr begrüsst wird. Als Nachfolger des zurückgetretenen Bruno Wittwer amtet Conrad Gossweiler als neuer Direktor. Den zurückgetretenen Verwaltungsräten und dem Direktor Bruno Wittwer möchte ich im Namen der SVP-Fraktion herzlich für ihren Einsatz im Dienste der GVZ danken und wünsche ihnen alles Gute für die Zukunft.

Ergebnis betriebliche Tätigkeit: Durch die starke Bautätigkeit hat der Versicherungsbestand um 1405 auf neu 283'336 versicherte Gebäude zugenommen. Die geschätzte Versicherungssumme ohne Bauzeitversicherung stieg auf 433,4 Milliarden Franken an. Dem Zuwachs von 7,8 Milliarden Franken durch Neu- und Umbauten stand eine Verminderung von 2 Milliarden Franken durch Abbrüche, Totalschäden und Zusammenschätzung. Der Anstieg des Bruttoertrags auf rund 170 Millionen Franken erfolgte durch die um rund 1,5 Millionen höhere Versicherungsprämien, die um rund 740'000 Franken höheren Brandschutzabgaben und die um rund 2,3 Millionen Franken höheren diversen Erträge. Bei den Aufwendungen kann man feststellen, dass die Feuerschäden durch die präventiven Massnahmen um rund 5,5 Millionen Franken abgenommen haben, dafür die Elementarschäden um 24 Millionen Franken zugenommen haben. Diese Tendenz wird sich, wie die Verantwortlichen befürchten, in den nächsten Jahren fortsetzen. Bei dem Ergebnis aus Kapitalanlagen stellen wir fest, dass sich der Ertrag von rund 24 Millionen auf 12,2 Millionen reduziert hat. Diese unbefriedigende Entwicklung in den Kapitalanlagen ist auch von der Geschäftsleitung anerkannt worden, im Jahr 2012 wurden dementsprechende Massnahmen eingeleitet.

Bilanz: Trotz der hohen Wertberichtigungen in den Kapitalanlagen – minus 129,5 Millionen Franken – steht die GVZ auf solidem Fundament. Mit knapp 1,3 Millionen Franken bei den Fonds und Reserven lässt sich sicher in naher Zukunft über eine Prämienreduktion diskutieren.

Feuerpolizei: Bei Veranstaltungen an Dorf- und Vereinsanlässen wie auch bei Haus- und Wohnungsabnahmen steht die Feuerpolizei oft in der Kritik der Bevölkerung und der Baufachleute. Die nicht immer gleich interpretierten feuerpolizeilichen Vorgaben und Gesetze stossen vielerorts auf Unverständnis. Der neue Direktor hat die Zeichen der Zeit erkannt, wird mit seinen Mitarbeitern die Schulung der Brandschutzexperten intensivieren und ist um eine einheitliche Beurteilung bemüht.

Zum Schluss noch die Würdigung: Die SVP wird den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2011 der Gebäudeversicherung genehmigen und dankt dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung mit all ihren Mitarbeitern für den grossen Einsatz, der 2011 geleistet wurde. Dankeschön.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich weiss, es ist ein schöner Sommermorgen. Aber es ist sehr unruhig hier drin. Schenken Sie doch den Fraktionssprecherinnen und -sprechern etwas mehr Aufmerksamkeit, vor allem Roli Munz aus Zürich, er hat das Wort (*Heiterkeit*).

Roland Munz (SP, Zürich): Ja, es war im vergangenen Geschäftsjahr zwar ruhig um die GVZ, aber es war nicht ruhig in der GVZ. Wie wir bereits gehört haben, hat sich vor allem personell einiges bewegt. Es gab mit Conrad Gossweiler einen neuen Direktor. Es gab einen neu gewählten Verwaltungsrat und hier stellen wir mit grosser Freude fest, dass erstmals endlich auch eine Frau Einsitz in diesem Gremium gefunden hat. Zu ihrer Wahl möchten wir ihr auch hier nochmals gratulieren, ebenfalls gratulieren wir dem neuen Präsidenten, Regierungsrat Mario Fehr. Zudem gab es, wie Sie wissen, auch einen Wechsel in der Leitung der Feuerpolizei; sehr viel Bewegung also in personeller Hinsicht.

Neben all diesen personellen Wechseln machte das vergangene Jahr aber leider auch mit grossen Wetterschäden von sich reden. Auch unsere GVZ muss feststellen, dass Wetterextreme zu immer grösseren Schäden an Gebäuden führen. Zum einen hat dies sicher auch damit zu tun, dass vermehrt mit aussergewöhnlichen Materialien an der Gebäudehülle experimentiert und gearbeitet wird, besonders um spezielle architektonische Akzente zu setzen. Zum andern aber stellt die GVZ in Übereinstimmung mit der Branche fest, dass tatsächlich die

extremen Wetterlagen hierzulande zunehmen. Hierin kann eins zu eins die Folge des weltweiten, menschengemachten Klimawandels gesehen werden. Trotzdem gelingt es der GVZ, das Jahr mit einem Gewinn abzuschliessen und erst noch weiterhin mit den tiefsten Prämien aller Gebäudeversicherungen der Schweiz zu glänzen. Als Einheitskasse der Gebäudegesundheit auf Zürcher Kantonsgebiet kann sich die GVZ voll und ganz auf ihre Kernaufgaben konzentrieren. Es gelingt ihr dabei gut, ihre Aufwendungen, darauf fokussiert, effizient zu gestalten. Die Kosten beispielsweise für teure Werbekampagnen muss sie nicht tragen. Davon profitieren wir alle, Hauseigentümerinnen ebenso wie Mieter. Vor allem angesichts der sich stetig verteuernenden Wohnraumkosten gebührt der GVZ auch darum grossen Dank dafür, dass sie derart umsichtig mit den Prämiegeldern umgeht.

Nicht erst seit der aktuellen Krise auf den Finanzmärkten, aber sicher darum zusätzlich motiviert, macht sich die GVZ Gedanken über die Anlage ihrer Gelder. Mit Umsetzung ihrer Immobilienstrategie 2009 investiert die GVZ selber auch in Immobilien. Uns ist dabei wichtig, dass bei solchen Investments besonders vorsichtig vorgegangen wird, auch um nicht zur zusätzlichen Aufheizung des Immobilienmarktes beizutragen. Trotz all dieser Herausforderungen in personeller, auch in umfeldbedingter Hinsicht, trotzdem gelang es der GVZ, Ruhe zu bewahren und gegen aussen keine grossen Wellen zu werfen. Das ist ja für eine Versicherungsgesellschaft gerade auch ein Qualitätsmerkmal. Deshalb möchten wir allen Beteiligten, allen Mitarbeitenden auf allen Stufen unseren herzlichen Dank für die geleisteten Dienste aussprechen. Und Dank auch dem Verwaltungsrat, der sicher nicht für übertriebene Honorare tätig ist. Wünschen würden wir uns für die Zukunft, dass die tatsächlich nicht überrissenen Honorare auch im Geschäftsbericht erwähnt und ausgewiesen werden; dies um der Transparenz willen, da es sich doch um einen Betrieb handelt, der dem Zürcher Volk gehört. Besten Dank. Ich bitte Sie um Zustimmung zum Geschäftsbericht.

Katharina Weibel (FDP, Seuzach): Die FDP genehmigt den Geschäftsbericht und die Rechnung 2011. Viele im Mehrjahresvergleich verhältnismässig kleinere Schadenfälle, eine gute Bautätigkeit, auch in eigener Sache in Andelfingen – eigentlich ein Durchschnittsjahr. Im Detail merken wir jedoch Folgendes an: Im Kanton Zürich wurde nicht auf der grünen Wiese gebaut. Es werden Häuser abgerissen und

verdichtet und neu erstellt, ganz eigentlich im Sinne der gestrigen Abstimmung (*kantonale Volksabstimmung über die Kulturlandinitiative*). «Die Gebäudeversicherung hat vergleichsweise eine tiefe Durchschnittsprämie», eine Aussage, die schwierig einzuordnen ist. Denn schliesslich soll die erbrachte Leistung verglichen werden. Ob dadurch die grössere Zahl von Einsprachen und Rückgriffsforderungen entstanden ist, ist abzuklären. Mit Hochwasser- und Hagelschäden ist vermehrt zu rechnen. Nicht nur die Stärke der Unwetter, auch die Anzahl, die Häufung nimmt zu. Gut hat die GVZ im Jahr 2011 mit den eigenen Immobilien als Anlagen im Reservefonds gearbeitet. Das neue Areal in Schlieren ist in zweierlei Hinsicht ein Erfolg. Man hat günstiger gebaut als projektiert und man hat sehr rasch vermieten können. Unerfreulich sind die realisierten Verluste bei den Kapitalanlagen. Auch die GVZ muss sich überlegen, ob ihre Anlagestrategie zukunftstauglich ist. Hier sind sicher intern Massnahmen zu treffen.

Zum Ausbildungszentrum in Andelfingen. Die Anlage repräsentiert mit dem Neubau die Problemkreise von heutigen Gebäuden und Gefahrenzonen. Die direkte Ausbildung am Brandherd ist sehr gut realisiert. Mich würde nun die Kaderausbildung interessieren, Strategie, Führung und Zusammenarbeit mit anderen Einheiten, anderen Gemeinden gehören zu den Anforderungen für die Zukunft. Bei der Feuerkontrolle ist der Handlungsbedarf erkannt worden. Die unterschiedlichen Beurteilungen von Bauten sorgen für Ärger. Wechselt der Kontrolleur, kann es gut sein, dass eine vor wenigen Jahren geforderte feuerpolizeiliche Massnahme wieder rückgängig gemacht oder sogar verändert werden muss. Zum Ärger gesellt sich dann ein finanzieller Mehraufwand, den man mit Schulterzucken akzeptieren muss; was bleibt einem denn schon anderes übrig? Auch hier ist Ausbildungsbedarf angezeigt.

Im Jahr 2011 hat sich, wie wir bereits gehört haben, personell einiges geändert: ein neuer Direktor, neue Mitglieder im Verwaltungsrat, ein neuer Vorsteher, der Sicherheitsdirektor, der zuständig ist, ein neuer Leiter der Feuerpolizei, neuer Wind also und die Erwartung, dass man so gut gerüstet ist für die Zukunft. Wir danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und wünschen ihnen allen Erfolg.

Maria Rohweder (Grüne, Uetikon a. S.): «Wie eine Burg steht unser öffentliches Unternehmen mit starkem Fundament da», das steht im Editorial des Geschäftsberichts und gilt auch für das vergangene Ge-

schäftsjahr. Die GVZ darf sich insgesamt einer stabilen Finanzlage erfreuen. Die realisierten Verluste bei den Wertschriften allerdings führten zu einer unschönen Halbierung des betrieblichen Ertragsüberschusses im Vergleich zum Vorjahr. Nach eigenen Angaben ist die GVZ auch nicht glücklich über die schlechte Performance und hat Massnahmen eingeleitet. Schon im Jahr 2008 führten Turbulenzen auf dem Finanzmarkt zu negativen Auswirkungen auf das Jahresergebnis, worauf die GVZ ihre Anlagestrategie anpasste und zur Stabilisierung des Reservefonds neu in zürcherische Immobilien investierte. Diese Risikodiversifikation macht deutlich, wie wichtig eine breit abgestützte Anlagestrategie für ein Unternehmen der öffentlichen Hand ist, das im Auftrag des Volkes sehr viel Geld verwaltet und als Versicherungsanstalt materielle Sicherheit garantiert. Wir alle wünschen ja, dass die GVZ im Schadenfall ihre Leistungen prompt und zuverlässig erbringen kann. Der Grünen Fraktion ist der Grundsatz wichtig, dass das grosse Anlagevolumen, das ja eben auch Eigentum der Bevölkerung ist, nach strengsten nachhaltigen Gesichtspunkten verwaltet wird und keine unverhältnismässigen Risiken in Kauf genommen werden. Wir gehen davon aus, dass die GVZ die Überprüfung ihrer Anlagestrategie absolut seriös vornimmt. Dazu gehört, dass sie einen unabhängigen, professionellen und fachlich ausgewiesenen Berater bezieht.

Ein anderer Punkt sind die Honorare von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Die Grüne Fraktion möchte hier unbedingt mehr Transparenz. Für die wirtschaftlichen Unternehmungen des Kantons Zürich sollen bezüglich Honorare die gleichen Grundsätze gelten. Es gibt keinen Grund, der Bevölkerung diese Zahlen vorzuenthalten, im Gegenteil: Transparenz ist ein bewährtes Instrument zur Vertrauensbildung. Auf den letzten Seiten des Geschäftsberichts ist eine statistische Zusammenstellung im Vergleich zum Zehnjahresmittel abgedruckt. Solche statistischen Auswertungen können recht aufschlussreich sein. Nebst dem Vergleich mit dem Zehnjahresmittel interessieren mich freilich auch die absoluten Veränderungen in den letzten zehn Jahren. Hierzu habe ich Zahlen aus dem Geschäftsjahr 2001 studiert. Dabei stellte ich fest, dass sich der Versicherungsbestand in den vergangenen zehn Jahren um 16'000 Gebäude, das sind 6 Prozent, und der Versicherungswert um 100 Milliarden Franken, das sind 29 Prozent, erhöht haben. Das ergibt eine überproportionale Steigerung des Versicherungskapitals. Der überproportionale Zuwachs kann nur

zu einem kleineren Teil mit der Teuerung erklärt werden. Die Bau- substanz im Kanton Zürich muss demzufolge in den letzten zehn Jahren um einiges hochwertiger geworden sein. Es wäre jetzt interessant zu untersuchen, welche Ursache zu dieser Entwicklung führte. Liegt es am Ersatz von Altbauten durch grössere Neubauten? Und gibt es einen allgemeinen Trend zu zwar qualitativvolleren oder etwa zu luxuriöseren Neubauten? Oder gibt es andere Gründe? Klar jedoch ist – und das ist im Geschäftsbericht auf Seite 13 nachzulesen –, dass die Elementarschäden tendenziell zunehmen, wogegen sich die Feuer- schäden auf dem heutigen Niveau einpendeln. Dass die GVZ ange- sichts dieser Entwicklung grosses Gewicht auf den baulichen und technischen Brandschutz und die Förderung des Gefahrenbewusst- seins legt, wird von der Grünen Fraktion sehr begrüsst.

Die GVZ war im Berichtsjahr wie schon in den vorangehenden Jahren die günstige Gebäudeversicherung der Schweiz. Sie schreibt in ihrem Geschäftsbericht auf Seite 3: «Damit die GVZ auch auf die zukünftigen Herausforderungen vorbereitet ist, werden im Rahmen eines Stra- tegieprozesses im Jahr 2012 Visionen und Ziele entwickelt.» Die Grüne Fraktion wünscht der GVZ gutes Gelingen bei der Entwick- lung und Umsetzung ihres Strategieprozesses und dankt der Ge- schäftsleitung, dem Verwaltungsrat und allen Mitarbeitenden für die geleistete Arbeit. Sie empfiehlt, Geschäftsbericht und Jahresrechnung zu genehmigen.

René Gutknecht (GLP, Urdorf): Vermögensverwaltung ist nicht das Kerngeschäft der GVZ. Verluste von jeweils über 100 Millionen Franken bei den Wertschriften in den letzten zwei Jahren sprechen eine deutliche Sprache. Die Grünliberalen begrüssen es, dass der Verwaltungsrat dieses unbefriedigende Ergebnis nicht einfach hin- nimmt und die Anlagestrategie jetzt überprüfen lässt. Die Feuerpoli- zeist und bleibt ein Brandherd bei der GVZ und alle Löschversuche sind bis heute gescheitert. Noch immer gibt es individuelle Verurtei- lungen je nach Brandschutzexperten. Dass die GVZ daran arbeitet, ist ein guter Vorsatz und wir hoffen auf eine positive Lösung. Bei der Feuerwehr ist die Aufteilung der Feuerschäden nach Ursache sehr in- teressant. Sie lehrt uns: Nicht jeder drahtige Heimwerker ist auch ein Elektriker. Denn mit 427 Fällen und einem Schadensvolumen von 17,9 Millionen Franken liegen Schäden, welche Elektrizität als Ursa- che haben, klar an der Spitze.

Ein weiterer Punkt bei der Feuerwehr ist das zentrale Inkasso. Ich weiss nicht, ob Sie es gelesen haben, ich zitiere den Abschnitt: «Im letzten Jahr musste sich das zentrale Inkasso um total 1200 Ereignisse kümmern, rund 100 Fälle weniger als im Vorjahr. Damit kann von einem vergleichsweise ruhigen Jahr gesprochen werden. Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden funktioniert ausgezeichnet.» Was versteckt sich hinter den 1200 Fällen? Es sind 876 ABC-Einsätze und 334 Einsätze bei Verkehrsunfällen, also 1200 Einsätze, welche nicht durch die GVZ gedeckt sind und weiterverrechnet werden. Wir sprechen von knapp 4,5 Millionen Franken, also auch keinem grossen Kostenposten. Und dennoch, wie funktioniert das zentrale Inkasso? Nehmen wir an, Sie fahren morgen früh mit dem Auto zur Arbeit. Unterwegs weichen Sie einem Tier aus und treffen dafür einen Findling. Rasch und schnell reinigt die aufgebotene Feuerwehr die Fahrbahn. Dafür stellt die Ortsfeuerwehr die Rechnung für ihre Kosten an die GVZ, in unserem Beispiel 744.25 Franken. Von der GVZ erhalten Sie dann eine Rechnung in der Höhe von 1598.70 Franken. Gemäss heutiger Praxis kostet das zentrale Inkasso den Geschädigten einen Zusatz von 100 Prozent. Mit dem Zuschlag deckt man auch Einsätze, die keinem Verursacher zugeordnet werden können. Früher trugen diese Kosten die Gemeinden.

Die Grünliberalen begrüssen, dass Herr Direktor Conrad Gossweiler sich persönlich dem zentralen Inkasso angenommen hat und es grundsätzlich überprüfen will. Wir hoffen auf eine Lösung, die der Tatsache gerecht wird, dass es nicht an Einzelnen ist, Allgemeinkosten zu tragen. Ein Fonds, von den Versicherungen geschaffen, welcher für die ungedeckten Einsätze einsteht, würde die Last gerechter verteilen. Denn ein Verursacher ist gemäss Gesetz nur für die durch ihn verursachten Schäden haftbar und nicht nach dem Motto «Wer den Schaden hat, muss für die anderen auch noch sorgen». Wir sind gespannt auf die Lösung, welche die GVZ für das zentrale Inkasso findet.

Wir sprechen unseren Dank allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der GVZ für ihre solide Arbeit aus. Dementsprechend wird die Grünliberale Fraktion den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2011 genehmigen.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Ich beginne gleich mit dem negativen Teil der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts, nämlich mit den auffälligsten aller Schadenereignissen letzten Jahres. Wir ha-

ben es bereits vermehrt gehört, letzten Sommer hat es gewittert. Dies allein führte zu einer Schadenssumme von rund 29 Millionen Franken; Elementarschäden soweit also, die in den Zuständigkeitsbereich einer höheren Macht gehören und über die zum Glück, so nehme ich doch an, niemand von uns wirklich direkten Einfluss nehmen konnte. Nun hatte die GVZ aber weitere Schadenereignisse zu beklagen, die, so könnte man es durchaus ausdrücken, etwas anderer Natur waren. Jedenfalls zumindest solange Vermögensverwalter und Anlagestrategien – darauf will ich nämlich hinaus – nicht mit götterähnlichen Wesen und dem himmlischsten aller Heilmittel verglichen werden. Denn die bisherige Anlagestrategie der GVZ verursachte letztes Jahr Wertschriftenverluste, die zu negativen Wertberichtigungen führten und der Finanzrechnung realisierte 24,7 Millionen Franken Einbusse bescherte. Solche Verluste sind kein Pappenstiel. Dies hat der Verwaltungsrat heute erkannt und mit einem externen Beratungsunternehmen, das selbstredend nicht gratis arbeitet, die Überprüfung der Anlagestrategie veranlasst. Als verantwortliches Organ über die Portfolio-Strukturierung hat der GVZ-Verwaltungsrat nun beschlossen, durch Zukäufe mehr Immobilien ins Portfolio des Reservefonds aufzunehmen, um sich gegenüber dem volatilen Wertschriftengeschäft zu stabilisieren. Ausserdem hat er jetzt ganz nach dem Vorbild der Feuerwehr – nur leider nicht ganz so schnell – nach der Löschung der misslungenen Kapitalanlagen und nachdem eben nur noch die verkohlte Bauhülle übrig war, im Sinne einer verstärkten Immobilienanlagestrategie den Wiederaufbau mithilfe eines 10- bis 15-prozentigen Anteils im Reservefonds begonnen. Begrüssenswert ist diese Massnahme ganz klar, auch aus unserer Sicht. Aber auch der Immobilienmarkt ist nicht ganz frei von Risiken und gerade in heutiger Zeit stark umkämpft, was sich in den letzten Jahren auf die Preise deutlich niedergeschlagen hat. Dass eine selbstständige öffentliche Institution diese Entwicklung zusätzlich anheizt, kann selbstverständlich nicht in unserem Interesse sein. Deshalb wäre auch seitens der GVZ hierbei eine angemessene, altruistische Zurückhaltung angebracht, ähnlich, wie ich es in einem anderen Zusammenhang – der ZKB anlässlich der Abnahme ihres Geschäftsberichts – empfohlen hatte.

Insgesamt ist die CVP aber weitestgehend mit der geleisteten Arbeit der verantwortlichen Organe der GVZ zufrieden und bedankt sich besonders auch bei allen übrigen Mitarbeitenden für ihren Einsatz im Dienste des Kantons Zürich. Wir nehmen demnach die Rechnung und

den Geschäftsbericht 2011 der GVZ ebenfalls im positiven Sinne zur Kenntnis und empfehlen Ihnen die Genehmigung und die Entlastung des Verwaltungsrates gemäss Kommissionsantrag. Herzlichen Dank.

Ruth Kleiber (EVP, Winterthur): Die Gebäudeversicherung steht gut da. Das ist sicher auch ein Verdienst der im Geschäftsjahr zurückgetretenen Markus Notter und Bruno Wittwer. Beide haben die GVZ im positiven Sinn geprägt. Für die GVZ verlief das Jahr 2011 mehr oder weniger in gewohntem Rahmen. Die Feuerschäden sind im langjährigen Mittelwert. Die Schadensumme der Elementarschäden stieg erheblich gegenüber dem Vorjahr, dies wegen starker Unwetter, Sturm, Überschwemmungen und Hagel. Trotz höherer Schäden infolge von Naturereignissen konnte die GVZ einen Gewinn erzielen; dies sicher auch darum, weil der Versicherungsstand zugenommen hat, das heisst, am Versicherungsstand kann man auch ablesen, dass im Kanton Zürich viel gebaut wurde. Es wurden nämlich 1405 Gebäude mehr als im Vorjahr versichert. Zwei wunde Punkte, welche die EVP im Auge behalten will, möchte ich im Bericht der AWU herauspicken: Das sind die Verluste bei den Wertschriften. Da wird die Anlagestrategie überprüft werden müssen. Ebenfalls überprüft werden muss der heute sehr grosse Interpretationsspielraum bei der Beurteilung von Brandschutzmassnahmen eines Gebäudes. Es kann nicht sein, dass in jeder Gemeinde, je nach Brandschutzexperten, mit verschiedenen Ellen gemessen wird, vor allem bei Investitionen im Brandschutz. Das kann massiv ins Geld gehen. Da braucht es einheitliche und vernehmliche Regeln im Kanton. Als zurzeit noch Mitglied des Vorstandes der Sektion Winterthur des Lehrerinnen- und Lehrerverbandes ärgere ich mich über zu harte Massnahmen in den Schulhäusern. Zum Beispiel dürfen keine Zeichnungen im Flur aufgehängt werden, auch nicht in den neuen, modernen und sicher mit schwer brennbarem Material gebauten Schulhäusern. Auch breite Gänge oder Nischen dürfen kaum genutzt werden. Dass der Fluchtweg nicht verstellt werden darf, ist klar. Trotzdem, grundsätzlich arbeiten die verschiedenen Organe der GVZ gut. Die GVZ bietet einen hervorragenden Service public an, im Dienste des Kantons, der Eigentümer und für die Mieterinnen und Mieter.

Beeindruckt bin ich von der Feuerwehr. Im Ausbildungszentrum in Andelfingen merkte ich: Die Feuerwehrleute arbeiten hart, zum Teil bis ans Limit. Ich hatte bei der Übung echt Herzklopfen. Eine Treppe

hinunter durch starken Rauch zu gehen und dem Feuer und der Hitze sehr nahe zu sein und dann das Feuer noch löschen zu müssen, das hat mir aufgezeigt: Eine gute Ausbildung der Feuerwehrleute ist unerlässlich. Die Feuerwehren drücken durchschnittlich 32 Mal pro Tag aus. Es wurden dabei 610 Menschen und 235 Tiere aus Notlagen gerettet, sicher zum Teil unter schwierigen und auch belastenden Umständen. Die EVP dankt den Feuerwehrleuten für ihren Einsatz in der Bevölkerung und für den Einzelnen. Es ist gut zu wissen: Mir wird in der Not schnell und professionell geholfen.

Die EVP dankt dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung und den Mitarbeitenden der GVZ für ihre Arbeit und empfiehlt dem Kantonsrat, Rechnung und Geschäftsbericht 2011 abzunehmen.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Als die Winner-Partei der letzten Parlamentswahlen befasste sich die Fraktion der BDP erstmals mit dem Geschäftsbericht und der Rechnung der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich. Die GVZ blickt auf ein unspektakuläres Jahr zurück. Netto flossen ihr circa 139 Millionen Franken aus Prämien und Brandschutzabgaben zu. Leider liegt die Schadenssumme mit 59 Millionen Franken rund 50 Prozent über dem Vorjahr. Die Feuerschäden liegen erfreulicherweise im langjährigen Durchschnitt. Leider aber liegen die Elementarschäden deutlich über dem Mittelwert. Die hohen Schäden haben die heftigen Unwetter mit Hagel und Sturm verursacht, welche im letzten Sommer vor allem das Limmattal und Horgen in Mitleidenschaft zogen. Durch starke Niederschläge kamen auch noch diverse Überschwemmungen im Zürcher Oberland dazu. Leider, wie schon mehrmals gesagt, wurde das Gesamtergebnis der GVZ durch die hohen realisierten Verluste von 24,7 Millionen Franken bei den Wertschriften beeinträchtigt. Wir begrüßen es sehr, dass der Verwaltungsrat die Anlagestrategie in diesem Jahr mit Unterstützung eines externen Beratungsunternehmens sorgfältig überprüft. Das Rechnungsjahr schliesst unter dem Strich mit einem Gesamtergebnis von 26,5 Millionen Franken ab. Ich verschone Sie mit weiteren Details zu den Zahlen. Diese können Sie der Rechnung im Geschäftsbericht entnehmen.

Durch die vielen personellen Änderungen in der Geschäftsleitung und im Verwaltungsrat spüre ich eine angenehme Aufbruchstimmung innerhalb dieser Gremien. Ich begrüsse es sehr, dass nicht alles auf den Kopf gestellt wird, sondern dass die Qualität der Dienstleistung lau-

fend überprüft und, wo immer möglich, verbessert wird. Als ich das Votum gestern Abend vorbereitete, fragte mich meine Tochter: «Wer oder was ist die GVZ?» Meine spontane Antwort war: günstigste Versicherung Zürichs. Seit bald zehn Jahren beträgt die jährliche Grundprämie 0,32 Promille der Versicherungssumme und ist somit die günstigste in der Schweiz. Auch für dieses Jahr bleibt der Prämienatz unverändert. Und ausserdem müssen die Hauseigentümer für die Erdbebenversicherung keine Prämien bezahlen. Auch diese kann im Jahr 2012 aus dem Erdbebenfonds der GVZ finanziert werden. Weil die Gebäudeversicherung ein Monopolunternehmen ist, fallen hier glücklicherweise keine Wettbewerbskosten an. Dieser Umstand und ein grosses Volumen führen zu einer günstigen Kostenstruktur, welche allen Versicherten mit einer tiefen Prämie zugutekommt. All dem gilt es auch in Zukunft Sorge zu tragen.

Drei von zehn Prämienfranken investiert die GVZ in die Prävention von Naturgefahren, in die Ausbildung und die Ausrüstung der Feuerwehren und in den Brandschutz. Einige dieser Investitionen sind sicher sehr gut eingesetzt. Ich frage mich aber: Brauchen wir einen so grossen Fahrzeugpark von Feuerwehrautos? Fast in jeder Gemeinde, ob gross oder klein, finden Sie diverse Fahrzeuge. Alle diese Autos müssen auch bewegt und unterhalten werden. Mit weiteren Zusammenschlüssen von Kleinstfeuerwehren könnte diese Problematik sicher gelöst werden. Aus Effizienzgründen verzichte ich darauf, mich auch noch zum Thema «Feuerpolizei» zu äussern. Da haben Sie schon einiges von Benedikt Gschwind und Katharina Weibel et cetera gehört. Wie sagten doch Mario Fehr und Conrad Gossweiler so schön in ihrem Vorwort: «Wie eine Burg steht unser öffentliches Unternehmen mit starkem Fundament da.» Wie wahr, und dem gibt es wirklich nichts mehr anzufügen.

Die BDP-Fraktion stimmt der Genehmigung der Rechnung und dem übersichtlich gestalteten Geschäftsbericht 2011 zu und bedankt sich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und beantragt Ihnen, den Geschäftsbericht zu genehmigen. Besten Dank.

Regierungsrat Mario Fehr: Ich danke zunächst der Kommission für die freundliche Aufnahme unseres Jahresberichts. Ich danke ihr auch ausdrücklich dafür, dass sie für die GVZ im Ausbildungszentrum Andelfingen sprichwörtlich durchs Feuer gegangen ist. Das lässt doch

auf eine sehr grosse Nähe zu den Fragestellungen, die sich uns tagtäglich beim Betrieb der GVZ stellen, schliessen. Ich möchte in meinen Erläuterungen gern drei Punkte ansprechen, die auch in der Debatte eine Rolle gespielt haben.

Zunächst zur Vermögensstrategie. Es ist tatsächlich so, dass der Verwaltungsrat schon im November des letzten Jahres eine Überprüfung dieser Anlagestrategie angeordnet hat, gestützt auch auf die im Jahresbericht dargelegten negativen Erfahrungen. Wir haben am letzten Freitag an der Verwaltungsratssitzung von dieser neuen Anlagestrategie Kenntnis genommen, konnten einiges in die Wege leiten und werden die Strategie im November 2012 definitiv verabschieden. Es wurde von der Aufsichtskommission auch angemahnt, gewünscht, dass wir den ganzen Prozess mit einem externen Berater durchführen, die Umsetzung selbstverständlich auch. Das werden wir tun. Wir werden darüber hinaus periodische Investment-Controllings machen. Wir versuchen also, uns hier neu aufzustellen. Es wurde auch gesagt, dass wir vermehrt in Liegenschaften investieren werden; auch das ist richtig. Ich glaube, es ist sinnvoll gewesen, diesen Prozess schon im letzten November einzuleiten. Wir werden ihn bis Ende Jahr beenden und werden dann – das haben wir der Aufsichtskommission zugesagt – die neue Anlagestrategie dort auch vorstellen dürfen.

Das Zweite ist der Feuerpolizei-Vollzug. Hier streben wir tatsächlich eine stärkere Professionalisierung des feuerpolizeilichen Vollzugs in Zusammenarbeit mit den Gemeinden an. Bis Ende dieses Jahres wird es ein Grobkonzept geben und vorher schlafen wir selbstverständlich nicht. Wir wissen, dass wir uns in diesem Bereich noch steigern können. Wir machen dies periodisch mit Informationen, mit Schulungen. Unser Ziel ist, hier eine Harmonisierung des Vollzugs zu bewirken, auch eine Qualitätssteigerung. Daran arbeiten wir täglich. Das ist nicht ganz einfach, weil das auch nebenamtlich ausgeübt werden kann, aber wir arbeiten daran.

Als Drittes wurde gerügt – meines Erachtens zu Recht –, dass die Honorare nicht im Jahresbericht drin enthalten sind. Sie sind allerdings im Bericht der Aufsichtskommission drin. Sie sehen dort, dass ein Verwaltungsrat 8000 Franken bekommt, 1000 Franken Spesen. Wir werden das im nächsten Jahr auch in den Jahresbericht hineinschreiben. Einfach zu Ihrer Beruhigung: Die 8000 Franken, die der Verwaltungsratspräsident bekommt, gehen vollumfänglich in die Staatskasse, die 1000 Franken Spesen zur Jugendfeuerwehr. Sie sehen, es gibt

keinen Anlass für einen Skandal heute Morgen. Aber wir werden das selbstverständlich im nächsten Jahresbericht ausführen.

Insgesamt hat mir sehr gut gefallen, dass es – was, glaube ich, auch aus Ihren Voten herausgekommen ist – eine Aufbruchstimmung in der GVZ gibt. Wir wollen nicht alles über den Haufen werfen, aber wir werden uns kontinuierlich für Verbesserungen einsetzen. Es gibt einen neuen Verwaltungsrat, es gibt einen neuen Direktor. Die GVZ hat ein gutes Team. Wir haben trotz den Verlusten eine nach wie vor auch finanziell gute Situation. Die GVZ ist kerngesund. Herr Fenner (*Bruno Fenner, BDP, Dübendorf*), Sie haben Ihrer Tochter die richtige Auskunft gegeben, wir haben die tiefsten Prämien schweizweit. Und das alles soll uns doch jemand nachmachen. Sie haben eine gute GVZ, Sie hatten sie letztes Jahr und Sie haben sie dieses Jahr. Ich garantiere Ihnen, Sie werden das auch nächstes Jahr haben.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 153 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung der Gebäudeversicherung für das Jahr 2011 zu genehmigen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich wünsche den Vertretern der Gebäudeversicherung einen schönen Tag und ein erfolgreiches 2012.

4. Verlängerung der Frist zur Prüfung des geltenden Rechts gemäss dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen

Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012 und gleichlautender Antrag der GPK vom 10. Mai 2012 **4886**

Claudio Zanetti (SVP, Zollikon), Präsident der Geschäftsprüfungskommission (GPK): Namens der Mehrheit Ihrer Geschäftsprüfungskommission empfehle ich Ihnen, diese Fristverlängerung, wie beantragt, zu genehmigen. Die UNO hatte mal ein Programm «Lebensmittel für Öl», wir haben im Kanton Zürich das Programm «Bürokratie gegen Bürokratie». Und wie wir gerade im Geschäft vorhin beredt Zeugnis gegeben haben, ist uns der Kampf gegen Bürokratie ein wichtiges Anliegen, gegen Bürokratie und für Effizienz. Es ist darum nur konsequent, dass wir dieser Koordinationsstelle «Unternehmensentlastung» die Zeit geben, die sie jetzt braucht. Denn sie muss auch Vernehmlassungen durchführen, das dauert einfach eine Weile. Deshalb muss sie bis 2014 arbeiten können. Eine ablehnende Minderheit wird sich gleich zu Wort melden. Vielleicht noch wichtig: Das reicht natürlich nicht, dass wir nur eine Kommission einsetzen. Wir sollten auch schauen, dass dieser Kommission die Arbeit nicht ausgeht, indem wir hier munter Gesetze machen und vielleicht beim einen oder andern Mal überlegen, ob es dieses Gesetz auch wirklich braucht. Wie wir in diesen Tagen lesen können, wird ja mittlerweile sogar die Staatsanwaltschaft dafür eingesetzt, Gesetze zu machen. Also es ist dafür gesorgt, dass dieser Koordinationsstelle «Unternehmensentlastung» die Arbeit nicht so schnell ausgeht. Wie gesagt, darum empfehle ich Ihnen, dieser Fristverlängerung, wie beantragt, zuzustimmen.

Kurt Weber (FDP, Ottenbach): Bekanntlich ist das Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen am 1. Januar 2011 in Kraft getreten. Dessen Richtlinien finden auf die kantonalen Gesetze und die Verordnungen des Regierungsrates Anwendung. Dabei ist vorgesehen, dass der Regierungsrat das geltende Recht auf seine Übereinstimmung mit dem Entlastungsgesetz überprüfe. Es ist nicht verwunderlich, dass ein solches Vorhaben umfassend, aufwendig und wegen der mannigfachen Verknüpfung innerhalb des Rechtssystems komplex ist. Es scheint sich so zu verhalten wie bei der Sanierung eines

Altbaus: Beginnt man an einem Ende etwas unter die Oberfläche zu schauen, drängt sich eine Sanierung des Unterbaus ebenfalls auf. Daher macht es Sinn, auch einer Regulierungsfolgeabschätzung genügend Beachtung zu schenken. Bevor der Regierungsrat darauf Anträge für Gesetzesänderungen stellt oder Verordnungsänderungen beschliesst, ist gegebenenfalls noch ein zeitintensives internes Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Dass unter den gegebenen Umständen von der Kommission zur Überprüfung des geltenden Rechts der vorgegebene Zeitraum nicht eingehalten werden kann, erscheint verständlich. Die FDP erklärt sich daher damit einverstanden, dass die Frist bis Ende 2014 verlängert wird.

Judith Stofer (AL, Zürich): Seit 1. Januar 2011 ist das Gesetz zur administrativen Entlastung von Unternehmen in Kraft. Auf den gleichen Zeitpunkt hin hat die neunköpfige Kommission unter dem Präsidium des Volkswirtschaftsdirektors (*Regierungsrat Ernst Stocker*) ihre Arbeit aufgenommen. Der Kommission zur Seite gestellt ist die neu geschaffene Koordinationsstelle «Unternehmensentlastung» mit zwei Festangestellten. Ihr Auftrag: geltendes Recht auf seine Übereinstimmung mit dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen zu überprüfen und dem Kantonsrat bis Ende 2012 Bericht zu erstatten. Die Überprüfung erfolgt mittels einer sogenannten Regulierungsfolgeabschätzung. Mit diesem zweistufigen Verfahren wird geprüft, inwiefern beispielsweise neue Gesetze für Unternehmen und Betriebe mögliche bürokratische Belastungen zur Folge haben könnten. Bis Mitte März 2012 sind bei dieser Koordinationsstelle 63 Vorschläge für Überprüfungen eingegangen. In fünf Sitzungen hat die Kommission 17 Themenbereiche besprochen. Die Kommission hat festgestellt, dass solche Überprüfungen aufwendig und komplex sind. Eine Anpassung in einem Erlass habe nicht selten Auswirkungen auf andere Erlasse. Die Kommission benötigt mehr Zeit, um mögliche Widersprüche zu vermeiden. Der Regierungsrat beantragt darum eine Fristverlängerung bis Ende 2014.

Fast eineinhalb Jahre hat die Kommission gebraucht, um zur Erkenntnis zu gelangen, dass solche Überprüfungen komplex und aufwendig sind. Das riecht schwer nach einem bürokratischen Papiertiger. Konkrete Ergebnisse liegen bis heute keine vor. Es ist ein Witz. Mit Bürokratie soll angebliche Bürokratie bekämpft werden. Allein schon

das Wort «Regulierungsfolgeabschätzung» ist ein bürokratisches Monster.

Die Fraktion der Grünen und der AL ist gegen eine Fristverlängerung. Wir lehnen den Antrag des Regierungsrates ab.

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon): Es freut mich, dass die Geschäftsprüfungskommission einen positiven Antrag stellt. Es ist ja eigentlich ein Geschäft, bei dem man jetzt darum ringen dürfte oder könnte, ob die GPK oder die WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) zuständig ist. Inhaltlich hat ja die WAK das Geschäft vorbereitet und ich kann einfach so viel sagen: Wir haben das Geschäft nicht beraten in unserer Kommission, weil es der GPK zugeteilt wurde. Zum Glück stellt sie den richtigen Antrag. Das ist jetzt meine persönliche Sicht, dass man das fortführen sollte. Einfach an die Adresse der Regierung: Wir sind in der WAK natürlich sehr interessiert, gelegentlich wieder einmal einen Zwischenbericht zu erhalten, wie der Stand bei dem Geschäft ist, was da festgestellt wurde. Das ist sicher von Interesse. Denn wir erachten diese Aufgabe als sehr wichtig, dass das Gesetz, wenn immer möglich, entrümpelt werden kann, vereinfacht werden kann zur Entlastung von Unternehmen. In dem Sinn bitte ich Sie, dem Antrag zuzustimmen. Vielen Dank.

Rolf Steiner (SP, Dietikon): Herr Präsident, Herr Entlastungsdirektor, das ist eine «AB-Vorlage». Wer A gesagt hat, denken wir, muss auch B sagen. Es kann gut sein, dass der Berg eine Maus gebären wird. Aber wenn wir als Kantonsrat beschlossen haben, diese Folgenabschätzung zu machen, dann sollten wir sie auch zu Ende führen. Und dass die Zeit, die normalerweise für die Umsetzung von solchen Vorhaben zur Verfügung steht und die in diesem Gesetz auch zur Verfügung gestellt wurde, sehr knapp ist – auch wenn meine Vorrednerin gefunden hat, es sei schon sehr viel Zeit dabei verstrichen –, um eine Bestandesaufnahme zu machen, leuchtet eigentlich ein. Und dass die Bürokratie die Bürokratie bearbeitet, das braucht seine Zeit, auch wenn man das durchaus positiv sehen kann. Die SP-Fraktion wird dem Antrag des Regierungsrates zustimmen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich nehme mir natürlich die Worte sehr zu Herzen, dass man sagt «Macht endlich etwas, ihr seid zu langsam».

Ich muss Ihnen sagen, ich möchte auch lieber schon fertig sein und die Zürcher Bürokratie oder Gesetzessammlung durchgefördert haben, aber leider ist dies nicht möglich. Der Rat hat ja Erfahrung diesbezüglich. Sie haben auch vor Kurzem über eine Effizienzvorlage beraten und lange vorberaten. Und die Berge, die dabei herausgekommen sind, sind auch nicht allzu hoch gewesen. Deshalb denke ich, dass Sie mir diese Chance geben, damit wir diese Zeit haben und etwas bewirken. Und ich sage Ihnen, deshalb präsentiere ich auch diese Kommission selber. In dieser Kommission wird aktiv mitgearbeitet. Da hat es Bauunternehmer, da hat es eine Vertreterin eines internationalen Anwaltsbüros. Wir haben aber auch Leute aus der Grossindustrie. Es ist also wirklich eine hervorragend zusammengesetzte Kommission. Ich denke, wenn diese Kommission nur schon nachfragt, wie die Abläufe in der Verwaltung sind oder so, dann bewirkt das schon etwas, und das ist wichtig. Ich möchte Sie auch darauf hinweisen: Die Regulatorfolgeabschätzung sehen Sie ja auch in jedem neuen Regierungsratsantrag. Das ist auch Ihre Chance, hier tätig zu werden, dass man nachfragt: Ist es wirklich so, wie es die Verwaltung einschätzt. Ich möchte aus Effizienzgründen nicht länger werden. Es ist sinnvoll, dass wir diese Zeit haben. Wir werden das Beste daraus machen und Ihnen, auch der WAK, wenn dies nötig ist, zwischendurch Bericht erstatten. Ich bitte Sie, den Verlängerungsantrag zu unterstützen. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein Antrag auf Nichteintreten gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I., II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 140 : 18 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Fristverlängerung gemäss Vorlage 4886 zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Rückbau der Sihlstrasse nach der Eröffnung der A4 (Uetlibergtunnel)

Motion von Davide Loss (SP, Adliswil), Françoise Okopnik (Grüne, Zürich) und Michèle Bättig (GLP, Zürich) vom 24. November 2008
KR-Nr. 383/2008, RRB-Nr. 391/11. März 2009 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Vorlage für den Rückbau der Sihlstrasse, von Gattikon bis Station Sihlbrugg, auszuarbeiten.

Begründung:

Dieses Thema wurde bereits in der Richtplandebatte zum Richtplan Verkehr diskutiert. Die Eröffnung einer neuen Verkehrsachse für den motorisierten Verkehr ist nur dann sinnvoll, wenn eine Entlastung andernorts stattfindet. Leider wurde der Rückbau nicht im Richtplan verankert, nur die Abklassierung.

Am 1. Juni 2008 sagte das Zürchervolk mit 89,6% Ja zu einem jährlichen Betriebskredit von maximal 3,8 Mio. Franken für den Naturpark Sihlwald. Dadurch hat sich die Situation geändert, und ein Rückbau der Sihlstrasse drängt sich auf.

Der Sihlwald, der zwischen Zürich und Zug liegt, bildet mit dem Zimmerberg, dem Reppischtal und der ganzen Albiskette die grösste zusammenhängende Waldfläche in der Schweiz. Ohne den motorisierten Durchgangsverkehr würde dieses Gebiet eine grosse Aufwertung erhalten, denn der Durchgangsverkehr auf der Sihlstrasse führt zu einer Luftbelastung, die mit Sicherheit Einfluss auf die Flora hat. Noch grösser ist der Einfluss auf die Fauna. Jedes Jahr werden zahlreiche Wildtiere überfahren und für kleinere Tierarten bedeutet die Strasse eine unüberwindbare Barriere.

Ein Rückbau der Strasse wird das Naturerlebnis der Besuchenden massiv erhöhen, wie auch den Erholungswert und das touristische Potenzial. Heutzutage wird nicht mehr bestritten, dass stark befahrene Strassen die ökologische Vernetzung stark behindern.

Auch der Zürcher Stadtrat würde die Schliessung der Sihltalstrasse begrüssen (dringliche Anfrage GR-Nr. 2007/124). Er unterstützt daher die Aktion «Slow Up Sihlwald», die die Bevölkerung erleben lässt, wie schön der Sihlwald ohne Durchgangsverkehr wäre.

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

Die Verkehrsbelastungen im Strassennetz der Region Zimmerberg werden sich erheblich verändern, wenn 2009 der Üetlibergtunnel und die A4 im Knonaueramt eröffnet werden. Dies betrifft genauso den Durchgangsverkehr wie den Verkehr mit Quell- oder Zielort in dieser Region. Verkehrsmodellberechnungen gehen von einer hohen Entlastung der heutigen Hauptstrassen durch das Knonaueramt und das Sihltal sowie auf der Strecke Sihlbrugg–Hirzel–Zürich aus. Der deutlichste Rückgang von bis zu 60% wird auf der Teilstrecke zwischen Sihlbrugg und Langnau a.A. erwartet.

Der Regierungsrat beabsichtigt, mit dem für die Sihltalstrasse entwickelten Verkehrskonzept die Entlastung vom Durchgangsverkehr langfristig sicherzustellen. Gleichzeitig soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mithilfe von gestalterischen Elementen verhindert werden, dass auf der entlasteten Strasse vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen vorkommen. Das Konzept wurde zusammen mit Vertretungen der Sihltal-Gemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg sowie der Kantonspolizei erarbeitet. Berücksichtigt wurde auch das Konzept «Grünraum Albis/Zimmerberg» vom 1. März 2005. Ziel des Konzeptes ist es, einerseits die Strasse für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu gestalten und andererseits die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es soll durch gestalterische Elemente vermieden werden, dass die Sihltalstrasse aufgrund der Minderbelastung für Geschwindigkeitsüberschreitungen missbraucht wird.

Als wesentliche Massnahme sieht das Verkehrskonzept die Erstellung eines durchgehenden Velo- und Skatingwegs vor, wobei die Strasse – neu ohne Radstreifen – von rund zehn auf sieben Meter verschmälert wird. Auf diese Weise bleibt die Fahrbahnbreite für den motorisierten

Verkehr zwar unverändert, sie wirkt jedoch optisch enger und trägt damit dazu bei, das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Wie bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 410/2006 betreffend flankierende Massnahmen für die Sihltalstrasse dargelegt, ist die Kapazität der Sihltalstrasse beizubehalten, da sie weiterhin als Ausweichroute zur Verfügung stehen muss. Aus diesem Grund verzichtet der Regierungsrat auch auf restriktive Massnahmen wie Pfortnerungen, Fahrverbote, ein allgemeines Überholverbot oder Temporeduktionen. Die geplanten Änderungen werden im Rahmen der ordentlichen Wert erhaltungsmassnahmen vorgenommen und sind somit mehrheitlich kostenneutral. Die Ausführung soll im Anschluss an die Eröffnung der A4 im Knonaueramt erfolgen. Damit bezweckt der Regierungsrat eine zusätzliche Signalwirkung auf den Durchgangsverkehr, um diesen zu einer Änderung der Routenwahl über die A4 zu bewegen.

Nach erfolgtem Umbau wird der Kanton beim Bund die Entlassung der Sihltalstrasse aus dem Netz der Durchgangsstrassen beantragen. Zum Projekt für den Abschnitt der Sihltalstrasse zwischen Sihlbrugg und Langnau a.A. erfolgt demnächst die Mitwirkung der Bevölkerung nach Strassengesetz. Mit Baubeginn kann bei verzugsfreiem Verfahren im Frühjahr 2010 gerechnet werden. Für den Abschnitt zwischen Langnau a.A. und Adliswil wird ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet. Das Amt für Verkehr ist weiterhin mit der Gemeinde Langnau a.A. und der Stadt Adliswil im Gespräch, um gestalterische Lösungen im Innerortsbereich zu suchen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 383/2008 nicht zu überweisen.»

Davide Loss (SP, Adliswil): «Gut Ding will Weile haben», heisst es. Dieses Sprichwort trifft für das Sihltal und auch für diese Motion ganz besonders zu. Im Jahr 1986 war der Regierungsrat noch gegen einen Naturerlebnispark. Er wollte den Sihlwald lieber forstwirtschaftlich nutzen. 25 Jahre später gehört der Kanton – nebst der Stadt Zürich, den Gemeinden des Bezirks Horgen und Pro Natura – zur Trägerschaft des Wildnisparks Zürich, der die beiden Teile Langenberg und Sihlwald zusammenfasst. Hier kann nun der langsame Übergang zum Naturwald beobachtet werden. Mit fast 90 Prozent Zustimmung zum jährlichen Betriebsbeitrag an die Stiftung Naturpark Zürich haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 1. Juni 2008 eindrücklich ihre Verbundenheit mit dem Sihlwald unter Beweis ge-

stellt, und das zu Recht, würde ich meinen. Dass dieses Gebiet weiterhin von einer Hochleistungsstrasse durchschnitten werden soll, ist unverständlich und schlicht eine Sünde. Wir hätten die Chance, dass das Rauschen der wunderschönen Sihl und der Wind in den Bäumen nicht mehr vom Grollen des Verkehrs übertönt werden. Wir fordern den Rückbau der Sihltalstrasse.

Immerhin erkennt auch der Regierungsrat hier Handlungsbedarf, wie wir aus dem vorgelegten Verkehrskonzept für die Sihltalstrasse erfahren haben. Lese ich die Stellungnahme des Regierungsrates für die vorgesehenen Massnahmen richtig, geht er eigentlich mit uns einig. Es fehlt ihm aber offenbar der Mut, und das bedaure ich ausserordentlich. Es fehlt ihm der Mut, umzusetzen, was eigentlich folgerichtig wäre, nämlich den Rückbau der Sihltalstrasse zu vollziehen. Es ist folgerichtig, dass der motorisierte Verkehr bei einem Ausbau des Nationalstrassennetzes, wie dies mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels der Fall ist, bewusst auf diese Nationalstrassen-Achse gelenkt wird. Dazu braucht es aber auch Kompensationsmassnahmen wie Spurbau, Rückbau von Hochleistungsstrassen, Verkehrsbeschränkungen et cetera. Diese hätten aus unserer Sicht auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Uetlibergtunnels realisiert werden sollen. Aber wie gesagt: «Meglio tardi che mai», machen wir das heute! Führen wir diese Massnahmen jetzt ein und bauen wir die Sihltalstrasse zurück. Ansonsten wird nämlich mit der geschehenen Eröffnung des Uetlibergtunnels der zusätzlich entstandene Strassenraum nur für mehr Verkehr benutzt, und das darf nicht sein. Auf der Sihltalstrasse ist auch die erhoffte und vom Regierungsrat prognostizierte deutliche Verkehrs-entlastung nicht eingetreten.

Die Erholungsgebiete müssen zusammenhängender werden. Im Raumplanungsbericht des Kantons Zürich steht, ich zitiere: «Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern.» Und ich meine, das gilt umso mehr, als das Zürcher Stimmvolk gestern eindrücklich der Kulturlandinitiative zugestimmt hat. Luft, Flora und Fauna profitieren von einem Rückbau der Sihltalstrasse. Aus betrieblicher Sicht wäre die Sihltalstrasse ohne Durchgangsverkehr zugänglich für waldbauliche Eingriffe. Und für Besucherinnen und Besucher des ersten nationalen Naturerlebnisparks wartet ein wunderbarer Gewinn an Naturerlebnis. Der Stadtrat von Zürich weist ebenfalls auf den hohen Erholungswert des Naturerlebnisparks hin und auch auf das touristische Potenzial. Er unterstützt deshalb diese Motion.

Machen auch Sie einen natürlichen, mutigen und folgerichtigen Schritt, stimmen auch Sie der Motion zu. Ich danke Ihnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Kurz geantwortet: Die SVP-Fraktion findet einen Rückbau nicht sinnvoll und lehnt diese unsinnige Motion klar ab. Der Kantonsrat hat gegen die Stimmen der SVP-Fraktion in der Debatte zum Verkehrsrichtplan damals die Abklassierung der Sihltalstrasse beschlossen. Nun, wir stehen zu diesem Beschluss und denken, das genügt, auch zum Schutz des Naturparks Sihlwald. Wenn ich höre, dass Davide Loss noch von einer Hochleistungsstrasse spricht, dann verkennt er die heutige Situation. Denn diese Hochleistungsstrasse ist keine mehr. Sie ist noch eine Entlastungsstrasse und das ist auch richtig so. Wenn es Probleme gibt beim Uetlibergtunnel oder auf dem Hirzel, dann ist es wichtig, dass wir noch eine Achse haben, die diese Tangente abdeckt und die auch das Verkehrsaufkommen schlucken kann. Wir sind also klar gegen einen Rückbau, denn Rückbau heisst eigentlich das komplette oder teilweise Zerstören und Entsorgen von Tiefbauten, das heisst, Sie wollen eine bestehende Strasse zerstören und entsorgen, und dazu können wir beim besten Willen nicht Hand bieten.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die FDP-Verkehrspolitik stützt und stützte immer die Strategie der Umfahrungen, damit Dörfer und Landschaften entlastet werden können. Das war auch der Grund, weshalb wir uns jahrelang für den Uetlibergtunnel und damit die A4, das Knonaueramt, eingesetzt haben. Dies übrigens gegen den damaligen grossen Widerstand der linken und der grünen Parteien. Heute konnten flankierende Massnahmen, insbesondere in der Stadt Zürich, in die Wege geleitet werden und die Westumfahrung ist insgesamt ein Erfolgsmodell. Genau deshalb steht die FDP weiterhin hinter dem kantonalen Richtplan Verkehr, der übrigens die Abklassierung der Sihltiefstrasse ausdrücklich vorsieht. Der Regierungsrat weist nun selber darauf hin, dass er ein Konzept ausarbeiten möchte, das entsprechende flankierende Massnahmen, genannt Begleitmassnahmen, vorsieht. Im Verkehrsrichtplan ist das Objekt übrigens als Nummer 14 bezeichnet und Sie können das dort nachlesen.

Nur, die Motion will etwas ganz anderes als der Verkehrsrichtplan. Sie will nämlich die Strasse rückbauen beziehungsweise sie will die

Strasse kappen vom Verkehr. Soweit kann man nun einfach, liebe Motionäre, nicht gehen. Man kann ein Verkehrssystem nicht einfach radikal ändern und kappen, ohne dass es an andern Orten wieder negative Auswirkungen hat. Die FDP unterstützt die Motion daher nicht, da zu weitgehend, da zu radikal und nicht im Einklang mit ihrer Verkehrspolitik. Besten Dank.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Jahrzehntlang waren die Anwohner der Sihltalstrasse einem unglaublichen Verkehr und, damit verbunden, hohen Schadstoffimmissionen und Lärm ausgesetzt. An Spitzentagen fuhren 20'000 Fahrzeuge durch das Sihltal, fast so viele wie auf der Gotthard-Route. Beim Spatenstich für die A4 – ja, das stimmt, Carmen Walker Späh – und den Uetlibergtunnel wurde viel versprochen und bis heute nicht gehalten. Gute Ideen sind in der Schublade verschwunden. Und so warten die Bewohner des Sihltals heute noch auf den Rückbau der Sihltalstrasse. Noch immer donnern zig Lastwagen durch das Sihltal. Stauerprobte Verkehrsteilnehmer weichen via Sihltal dem Verkehrsaufkommen auf der A4 schlichtweg einfach aus. Mehr Strassen geben eben nicht weniger Verkehr.

In der Antwort des Regierungsrates von 2008 war unter anderem die Rede davon, dass sich der Verkehr erheblich verändern wird, sobald die neue Autobahn fertig ist. Damals war also auch der Regierungsrat der Meinung, dass die Sihltalstrasse zurückgebaut werden muss. Das Verkehrsaufkommen im Sihltal hat in der ersten Zeit etwas abgenommen. Leider nimmt der Verkehr nun aber wieder zu. Dabei ist der Sihlwald, wie Davide Loss es erwähnt hat, der grösste zusammenhängende Naturerlebnispark und deshalb gilt hier ein besonderes Augenmerk und Rücksicht auf Flora und Fauna. Im Hinblick auf eine wesentliche Reduktion der Verkehrsbelastung im Sihltal hat die Baudirektion 2004/2005 ein Konzept für flankierende Massnahmen erarbeitet. Dieses Konzept sah vor, dass die Fahrbahn von neun auf sieben Meter reduziert und auf beiden Seiten von einem Radweg gesäumt wird. Ein Wanderweg besteht bereits am linken Ufer der Sihl entlang. Da herrscht an schönen Tagen vor allem im Sommer ein ziemliches Gedränge. Wanderer, Kinderwagen, Velofahrer, Skater, Reiter, alle müssen sich auf demselben Weg kreuzen oder ausweichen, obschon auf der anderen Seite eine Strasse von Zürich bis nach Sihlbrugg genug Platz bieten würde, um wenigstens die Fahrräder vom Wanderweg herunterzunehmen. Auch wenn die Strasse nur noch

sieben Meter breit wäre, kann sie trotzdem als Ausweichroute weiterhin benützt werden. Die Abklassierung allein bringt aber keine Beruhigung des Verkehrs. Ohne gleichzeitige Tempobeschränkung lädt die Sihltalstrasse auch nach einem allfälligen Rückbau regelrecht zu einem Motorradfährtchen über den Hirzel und den Albispass ein. Die Störungen durch den hochtourigen Motorradlärm wäre dann buchstäblich ein Schuss hinten raus für die eh schon lärmgeplagte Langnauer Bevölkerung. Verschieben wir den Rückbau also nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag, es ist höchste Zeit, dass ein Versprechen seitens der Regierung an die Sihltaler endlich eingehalten wird und der Rückbau der Sihltalstrasse umgesetzt wird. Stimmen Sie also mit der Stadt Zürich und der Bevölkerung des Sihltals mit uns Grünen/AL dieser Motion zu und unterstützen Sie tatkräftig den Rückbau. Danke.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Unlängst stellte das Amt für Verkehr die Wirkungskontrolle der Westumfahrung und der A4 im Knonaueramt vor. Gemäss dieser Studie sind die erwarteten Verkehrsverlagerungen eingetroffen. Die neue Teilstrecke hat dazu geführt, dass das Sihltal sowie die Gemeinden des Knonaueramtes vom Verkehr enorm entlastet wurden, laut der Studie um bis zu 70 Prozent. Die Sihlstrasse aus raumplanerischen Gründen für den Durchgangsverkehr komplett zu sperren, erachten wir als nicht sinnvoll. Aufgrund der Verkehrsreduktion ist es auch nicht notwendig. Als wesentlich vernünftiger erachten auch wir es, so wie der Regierungsrat es in seiner Stellungnahme geschrieben hat, die Sihlstrasse für den Durchgangsverkehr nicht unverhältnismässig attraktiv zu gestalten. Ein Verkehrskonzept, welches als wesentliche Massnahme hierfür die Erstellung eines durchgehenden Velo- und Skatingwegs vorsieht, erscheint uns jedoch nicht überzeugend. Hier wünschten wir uns eine Nachbesserung. Die CVP lehnt die Motion ab.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU ist erfreut, dass seit der Eröffnung der A4 auf der bislang sehr stark befahrenen Sihltalstrasse der Verkehr sich massiv reduziert und somit eine Verlagerung auf die A4 stattgefunden hat. Die EDU unterstützt die Haltung des Regierungsrates. Wir sind gegen einen kostspieligen Rückbau der Sihltalstrasse. Es wäre aus unserer Sicht eine Dummheit, eine Strasse, welche weiterhin den Ziel- und Quellverkehr der Bewohner und Dörfer des Sihltals gewährleisten muss, rückzubauen. Der geplante Velo-

und Skating-Weg verschmälert die Strasse und macht sie dadurch nur noch weniger attraktiv für weiteren Durchgangsverkehr, wobei trotzdem eine ausreichende Erschliessung der Dörfer im Sihltal gewährleistet bleibt. Zudem macht aus unserer Sicht die Offenhaltung als notwendige Ausweichroute durchaus Sinn. Wir erachten also eine Sackgassen-Strasse bis Langnau oder Gattikon weder für den Kanton Zürich noch für die betroffenen Gemeinden als sinnvoll. Die EDU wird diese Motion nicht überweisen.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Die Eröffnung einer neuen Verkehrsachse für den motorisierten Verkehr, hier die A4, der Uetlibergtunnel, ist nur dann sinnvoll, wenn eine Entlastung andernorts stattfindet. Leider wurde der Rückbau der Sihlstrasse nicht im Richtplan verankert, es wurde nur eine Abklassierung verankert. Am 1. Juni 2008 sagte das Zürcher Stimmvolk mit knapp 90 Prozent Ja zum jährlichen Betriebskredit für den Naturpark Sihlwald. Dadurch hat sich die Situation geändert und ein Rückbau der Sihltalstrasse ist legitimiert und aus unserer Sicht auch sinnvoll. Der Durchgangsverkehr führt zur Belastung der Luft, der Flora und Fauna und der Besucherinnen und Besucher des Naturparks.

Der Regierungsrat sieht in seiner Stellungnahme keine Notwendigkeit für einen Rückbau. Die Strasse werde stark entlastet, baulich verändert und abklassiert. Die Massnahmen des Regierungsrates – wir haben sie gehört – reichen aus unserer Sicht nicht aus. Wir fordern deshalb einen Rückbau. Zudem ist aus der Antwort des Regierungsrates nicht klar, wo der Velo- und Skating-Weg zu liegen kommt. Wird der bestehende Fussweg asphaltiert und teilen sich dann Fussgänger, Velos und Skater den Weg, wie bis anhin, oder gibt es einen neuen Weg? Weshalb wird nicht die bestehende Strasse dafür genutzt? Uns ist einiges noch unklar. Wir werden deshalb die Motion überweisen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): 2006 gab es mit der Anfrage 410/2006 eine hochkarätige Gruppe von drei Parlamentariern, die angefragt haben, wie es beim Thema Sihltalstrasse weitergehen soll. Zwei Mitglieder dieser Gruppe sind inzwischen im Nationalrat (*Thomas Weibel und Thomas Maier, beide GLP*), der dritte, mein Nachbar (*Johannes Zollinger*) hat es immerhin zum Kantonalpräsidenten der EVP gebracht. Aber viel wichtiger als diejenigen, die angefragt haben, waren

die Antworten, die der Regierungsrat gebracht hat. Er hat damals eine ganze Reihe von Massnahmen aufgezählt, die er realisieren will, wenn die Westumfahrung fertiggestellt ist. Die wichtigsten Punkte sind – wir haben es mehrfach schon gehört: die Verschmälerung auf sieben Meter Durchfahrtsbreite und den Velo- und Skater-Weg, der erstellt werden soll. Die EVP denkt, dass der Regierungsrat zwar ein bisschen zu gemächlich, aber in die richtige Richtung unterwegs ist, und möchte ihn dabei unterstützen. Wir unterstützen die Rückklassierung der Strasse, die vollständige Schliessung können wir aber so nicht unterstützen und werden deshalb die Motion nicht überweisen.

Ruedi Menzi (SVP, Rüti): Die Eröffnung einer neuen Strasse beziehungsweise Autobahn muss nicht immer zwingend den Rückbau der bisherigen Strasse nach sich ziehen. Auch die Erwähnung in der Debatte zum Richtplan Verkehr ist noch kein Grund, einen Rückbau zu fordern. Aber ein grosser Bogen wird in der Motion punkto Naturpark geschlagen. Es wird moniert, dass sich die Situation geändert habe, weil das Stimmvolk einem jährlichen Betriebskredit von 3,8 Millionen zugestimmt hat. Einen solchen Zusammenhang kann auch nur jemand herstellen, dem die Argumente ausgegangen sind. Eine gute und leistungsfähige Verbindung zwischen Zürich und der Region Zug muss auch gewährleistet sein, wenn die Autobahn einmal gesperrt werden muss. Es muss auch nicht viel Geld ausgegeben werden, um eine bestehende Strasse zu verstümmeln. Ein Rückbau kommt für uns nicht infrage. Wir begrüssen es, dass der Regierungsrat beabsichtigt, der Verkehrssicherheit auch in Zukunft sein Augenmerk zu schenken. Auch gegen die Erstellung eines durchgehenden Velo- und Skatingweges, wie es der Regierungsrat in seiner Antwort festhält, ist nichts einzuwenden. Aus diesen Gründen lehnen wir diese Motion ab. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Machen wir etwas, dann machen wir es doch gründlich. Was hier vorliegt, sind eher mutlose Voten der diversen Parteien, die sagen, eine Abklassierung sei ja gut, aber eigentlich glauben sie nicht an den Grundsatz, dass wir den Verkehr auf das übergeordnete System führen sollen, wo wirklich die Verbindungen zwischen Punkt A und Punkt B zusammenhängen. Wenn das so ist, dann müssen wir weder von Abklassierung noch von Rückbau sprechen. Aber – und ich glaube, soweit sind wir im Raumplanungsver-

ständnis dieses Kantonsrates, dass wir sagen «Wir brauchen Gebiete, die vom Verkehr geschützt werden. Und wenn wir eine Strasse bauen, dann nur mit deutlichem Rückbau an den Strassensystemen». Die Strasse, Sie sehen das, wenn Sie schauen, wann Sihltalstrasse gebaut wurde, ist relativ alt und hat sich auch geändert. Das heisst, nach diversen Jahren – oder mehr als 100 Jahren seit Bestehen dieser Strasse – ist es Zeit, heute etwas gründlich zu machen und heute, in diesem Moment, den Mut zu haben, den Rückbau wirklich voranzutreiben. Wir haben ja auch in den diversen Voten gehört, wie toll es sei, dass die Stadt Zürich die flankierenden Massnahmen hat. Aber wie ging das? Es ging nur, indem die Stadt Zürich vor Bundesgericht diese flankierenden Massnahmen erfocht. Aber bei der Stadt Zürich soll es ja nicht aufhören, die Thematik der lärmgeplagten Gebiete, die Problematik der Luftqualität et cetera nimmt nicht ab, die nimmt zu, je mehr Fahrzeuge sich auf den verschiedensten Strassen, wie in einem Körper, in den verschiedenen Adern verteilt. Nein, wir wollen, wenn wir schon einen motorisierten Verkehr haben, dass es ein übergeordnetes System gibt. Und dieses übergeordnete System heisst A4.

Seien wir logisch, seien wir mutig und bauen wir diese Strasse zurück.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg) spricht zum zweiten Mal: Ruedi Menzi, uns sind die Argumente nicht ausgegangen, ganz im Gegenteil. Und ich muss schon sagen, ich wundere mich ein bisschen. Wenn man etwas schon über 20 Jahre lang versprochen hat, wär's dann vielleicht mal Zeit, das umzusetzen. Und noch etwas: Es führen ja bekanntlich viele Wege nach Rom und es führen eben auch viele Wege nach Zürich. Es wird es also niemals geben, dass man Zürich nicht findet, und es muss nicht ausgerechnet durch einen Naturerlebnispark sein.

Davide Loss (SP, Adliswil) spricht zum zweiten Mal: Ich glaube, hier drin wird auch der Ernst der Lage nicht ganz erkannt. Auf dieser Sihltalstrasse kommt es fast täglich zu Unfällen, und zwar gravierenden Unfällen mit Schwerverletzten, und das gilt es zu verhindern. Ja, das ist so, mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Das möchten Sie wohl nicht wahrhaben, aber das ist eben so. Das Zentrale ist, dass dieser Verkehr über den neuen Uetlibergtunnel umgeleitet wird und die

lärmgeplagte Bevölkerung und vor allem auch dieser Naturpark entlastet werden. Wenn Ruedi Menzi hier von Zerstörung und Verstümmelung von Strassen spricht, dann rate ich ihm, eine Beratungsstelle einzurichten für geschändete Strassen (*Heiterkeit*). Es ist hier auch keine radikale Änderung. Es geht einfach darum, was konsequent ist, umzusetzen. Eine Strasse mit Tempo 80 durch einen Naturpark, das können Sie niemandem erklären. Es gibt aber auch historische Gründe, die dafür sprechen. Ich weiss nicht, ob Sie sich damit schon einmal auseinandergesetzt haben, aber der Sihlwald gehörte früher dem Fraumünster-Kloster von Zürich und wurde am 30. November 1524 vom Kloster dem Rat von Zürich übergeben. Ich muss Ihnen sagen: Der letzten Äbtissin dieses Klosters, Katharina von Zimmern, würden die Haare zu Berge stehen, wenn hier mit Tempo 80 durch diesen wunderschönen Sihlwald gefahren wird. Ich möchte auch noch daran erinnern, dass man vor vier Jahren eine ganz seltene, bisher noch nie gesehene Mückenart entdeckt hat, und das ist doch ein Zeichen, dass es da wirklich um Natur geht. Seien Sie mutig, überweisen Sie die Motion! Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Immer wenn es um die Strassen geht, wird es lebendig und emotional. Ich möchte einfach sagen, Davide Loss, wir reden hier nicht von Tempo 80, 100 oder 60, Ihre Motion fordert den Rückbau, also das Beseitigen dieser Strasse. Wir reden vom Beseitigen einer Strasse und nicht davon, ob man 60 oder 80 fährt. Es wäre auch im Zusammenhang mit dem vorherigen Traktandum GVZ dann noch zu klären – es gibt ja nicht viele, aber einige Liegenschaften dort –, wie eine Feuerwehrezufahrt beispielsweise sichergestellt werden könnte, wenn diese Strasse entfernt würde.

Aber gehen wir zu den anderen Teilen rüber: Es ist beschlossen, diese Strasse abzuklassieren. Es gibt eine massive Verkehrsentlastung gegen 70 Prozent, auch einen massiven Rückgang des Schwerverkehrs. Im Sihltal herrschen mit dem Uetlibergtunnel andere Verhältnisse, und alle, die den Kopf schütteln, sollen die Zahlen anschauen. Die Zahlen sprechen Bände, es ist so. Diese Achse bleibt wichtig. Es kann sein, dass es Notfälle gibt, dann brauchen wir diese Achse. Wir wollen diese Strasse abklassieren, die Möglichkeiten für die Fahrräder verbessern und die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten. Das ist unser Ziel und das werden wir machen. Ich möchte hier einfach nochmals sagen: Strassen haben auch einen Nutzen in diesem

Kanton (*Heiterkeit*). Es werden 65 Prozent der Verkehrsleistungen im Kanton Zürich mit Strassen erbracht. Auch die Busse brauchen Strassen. Und einfach zu sagen «MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) ist CO₂-Verteiler», ist laut und ist böse; ich denke, das greift zu kurz. Ich bitte Sie, diese Motion abzulehnen. Denn ein vollständiger Rückbau der Sihltalstrasse ist volkswirtschaftlich nicht verträglich und ich finde ihn falsch. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion 383/2008 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Rückzug eines Vorstosses

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich habe noch eine Mitteilung: Ruedi Lais hat das Postulat 271/2010, das heutige Traktandum 143 betreffend Medienvielfalt im Kanton Zürich, zurückgezogen. Wir nehmen davon Vormerk.

6. Velotransport mit dem Bus durch den Uetlibergtunnel

Postulat von Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.) und Sandro Feuillet (Grüne, Zürich) vom 1. Dezember 2008

KR-Nr. 389/2008, RRB-Nr. 417/18. März 2009 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird gebeten, sich bei den zuständigen Gremien für die Einrichtung von Velotransportinfrastruktur auf den Buslinien, die ab 2009 das Knonaueramt mit der Stadt Zürich verbinden, einzusetzen.

Begründung:

Das Knonaueramt rückt mit der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels für den motorisierten Individualverkehr noch näher an die Stadt Zürich.

In der Stellungnahme auf das Postulat KR-Nr. 390/2007 bestätigt der Regierungsrat die Einrichtung von Buslinien, welche ab Frühling 2009 das Knonaueramt über Sihlcity mit dem Bahnhof Enge verbinden. Das heisst, dass auch der öffentliche Verkehr ein bisschen vom Tunnel profitiert. Einzig der muskelbetriebene Individualverkehr, sei es für Beruf oder in der Freizeit, wird in den bisherigen Plänen nicht berücksichtigt. Das Knonaueramt ist ein ideales Gebiet für Velotourismus, das Stadtzürcher Erholungssuchende mit einer Velotransportmöglichkeit durch den Üetlibergtunnel gerne nutzen würden. Pendlerinnen und Pendler aus dem Knonaueramt hätten mit einer Velotransportmöglichkeit ein «bike and ride»-Angebot, das ihren Arbeitsweg verkürzen könnte.

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

Der Transport von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln des ZVV ist im Verbundtarif geregelt. Allgemein ist eine Beförderung im Selbstverlad erlaubt, sofern in den Fahrzeugen genügend Platz vorhanden ist und Mitreisende nicht behindert werden. Für die Einzelheiten des Selbstverlads gelten die Bestimmungen des betreffenden Verkehrsunternehmens, die auch Einschränkungen der Transporterlaubnis vorsehen können. Solche Einschränkungen können verschiedene Ursachen haben: Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten, Sicherung der Fahrplanstabilität, Anschlusssicherheit, Art und Grösse des Fahrzeugs, Platzverhältnisse oder auch übergeordnete Vorschriften, wie sie für schweizweit tätige Unternehmen gelten (z.B. SBB oder Postauto).

Das Knonaueramt ist durch die S-Bahn-Linien S9 und S15 erschlossen. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich bedienen sie die Bahnhöfe Stadelhofen, Hauptbahnhof, Hardbrücke und Altstetten. Sie verfügen damit im Stadtgebiet über einen grossen direkten Einzugsbereich. Die Gemeinden im Knonaueramt werden zudem ab Bahnhof Wiedikon durch fünf Regionalbuslinien von PostAuto Zürich bedient (Linien 215, 220, 235, 245 und 350). Hinzu kommt die neue Buslinie 200

vom Bahnhof Enge durch den Üetlibergtunnel ins Knonaueramt, die ebenfalls durch PostAuto Zürich betrieben wird. Sie verkehrt vorerst von Montag bis Freitag, nicht aber am Wochenende.

Die beiden S-Bahn-Linien ins Knonaueramt verkehren von Montag bis Sonntag im Viertelstundentakt. Die Mitnahme des Fahrrads ist grundsätzlich erlaubt. Davon ausgenommen sind aufgrund der Bestimmungen des Allgemeinen Gepäcktarifs die Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 16.00 und 19.00 Uhr. Der Freizeitverkehr, namentlich der Velotourismus, ist durch diese Einschränkung kaum betroffen, da er vor allem tagsüber sowie am Wochenende stattfindet. Auf den Regionalbuslinien von PostAuto Zürich – einschliesslich der neuen Linie 200 – ist die Mitnahme von Fahrrädern im Fahrzeug grundsätzlich zu allen Tageszeiten erlaubt, vorausgesetzt, dass im Fahrzeug genügend Platz vorhanden ist. Bei Platzmangel, in Zweifelsfällen und in ausserordentlichen betrieblichen Situationen entscheidet das Personal über die Mitnahme von Fahrrädern.

Das dürfte am ehesten in den Hauptverkehrszeiten vorkommen. Auch hier dürfte der Freizeitverkehr von der allgemeinen Einschränkung der Fahrradmitnahme kaum betroffen sein, weil er in der Regel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten stattfindet.

Das Knonaueramt ist somit für den Freizeitverkehr und den Fahrradtourismus aus der Stadt Zürich mit den beiden S-Bahn-Linien und den verschiedenen Buslinien sehr gut erschlossen.

Den Pendlerinnen und Pendlern aus dem Knonaueramt in die Stadt Zürich stehen in den Hauptverkehrszeiten für die Mitnahme der Fahrräder die erwähnten Regionalbuslinien von PostAuto Zürich zur Verfügung, unter dem Vorbehalt, dass genügend Platz vorhanden ist und Mitreisende nicht behindert werden. Die Verkehrsmittel im ZVV sind in den Hauptverkehrszeiten allerdings gut bis sehr gut ausgelastet und stossen teilweise an ihre Kapazitätsgrenzen. Auch für die neue Linie 200 darf erwartet werden, dass sie in den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastet sein wird. Die Mitnahme von Fahrrädern dürfte in diesen Zeiträumen voraussichtlich nur in Ausnahmefällen möglich sein.

Zusätzlicher Platz für Fahrräder könnte durch besondere Einrichtungen für den Fahrradtransport ausserhalb des Fahrgastraums, z.B. Fahrradträger am Fahrzeugheck oder Anhänger für Fahrräder, geschaffen werden. Eine solche Lösung wäre aber mit zahlreichen

Nachteilen verbunden. Die Fahrpläne der Regionalbuslinien sind in der Regel auf S-Bahn-Anschlüsse abgestimmt und nach wirtschaftlichen Grundsätzen optimiert (effizienter Fahrzeugeinsatz, optimierte Umläufe). Dies gilt auch für den Fahrplan der neuen Linie 200. Die für das Ein- und Ausladen von Fahrrädern in einen Anhänger oder einen Fahrradträger notwendige Zeit ist im regulären Fahrplan nicht vorgesehen. In den Hauptverkehrszeiten mit bereits knapp bemessenen Fahrplänen würde der zusätzliche Zeitaufwand für den Verlad somit zu Verspätungen und Anschlussbrüchen führen. Das hätte empfindliche und unerwünschte Auswirkungen auf die Pendlerströme.

Ausserdem besteht die Hauptaufgabe des öffentlichen Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten darin, möglichst viele Pendlerinnen und Pendler möglichst rasch und direkt vom Wohnort in die Arbeitsplatzgebiete und wieder zurück zu bringen. Die Buslinie 200 stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Knonaueramt und der Stadt Zürich dar und verkürzt für viele Pendlerinnen und Pendler die Reisezeit. Dieser Vorteil würde durch zusätzliche Reserven im Fahrplan unterlaufen. Hinzu kommt, dass zusätzlich eingeplante Zeitreserven unerwünschte Sprungkosten bewirken könnten, weil der Einsatz weiterer Fahrzeuge notwendig würde. Die negativen Folgen, die mit einem Fahrradtransport ausserhalb des Fahrzeuges verbunden wären, würden einen allfälligen Nutzen um ein Vielfaches übertreffen. Sie wären angesichts der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Bewältigung des Pendlerverkehrs in den Hauptverkehrszeiten unverhältnismässig und nicht zu rechtfertigen. Für den Freizeitverkehr wäre eine solche Lösung im Übrigen nicht notwendig.

Insgesamt sind die bestehenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Bus und S-Bahn vor allem im Freizeitverkehr als gut einzustufen. Mit dem Viertelstundentakt der S-Bahn, der Anbindung an die grossen Bahnhöfe der Stadt Zürich und den zusätzlichen Buslinien ist das Knonaueramt für Stadtzürcher Radfahrerinnen und Radfahrer bequem und schnell zu erreichen. Ein besonderes Angebot für die Mitnahme während der Hauptverkehrszeiten ist hingegen in mehrfacher Hinsicht unverhältnismässig. Weil die Fahrpläne knapp sind und der Verlad von Fahrrädern zu Verzögerungen führt, entstünden Verspätungen, und Anschlüsse könnten nicht mehr gewährt werden. Dadurch würden die Pendlerströme empfindlich gestört. Sprungkosten bei einem Ausbau der Fahrzeiten würden zudem die Wirtschaftlichkeit verschlechtern.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 389/2008 nicht zu überweisen.»

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Der Regierungsrat hat eine umfangreiche Stellungnahme verfasst, die sich kurz und bündig liest: «Wir wollen einfach nicht.» Er belehrt uns, dass der Veloselbstverlad gestattet ist, wenn genügend Platz vorhanden ist. Lieber Herr Regierungsrat, das wussten wir bereits. Es ist uns auch durchaus bewusst, dass die Velomitnahme zu Stosszeiten zu Verzögerungen führen kann, aber eigentlich nur, wenn die dafür vorhandene Infrastruktur suboptimal ist. Ein Velo einzuladen, braucht nicht mehr Zeit, als einen Kinderwagen einzuladen. Zu Recht würde niemand das Mitnehmen von Kinderwagen einschränken. Warum wird es also für Velos so schwer gemacht? Wenn denn der Wille vorhanden wäre und davon müsste man ausgehen können, jetzt, nachdem der Regierungsrat sein Veloförderprogramm vorgestellt hat, könnte man ja auch erwarten, dass sich jemand Gedanken darüber machen würde, wie die Busse gestaltet sein müssten, um das «Füfi» und das Weggli zu bekommen. Natürlich müsste man auch prüfen, ob überhaupt eine Nachfrage vorhanden ist. Dieses Argument fehlt auffälligerweise. Wenn ich sehe, wie viele Hinpendlerinnen und -pendler ihr Velo in der bewachten Velostation am Hauptbahnhof haben, schätze ich, dass durchaus eine Nachfrage vorhanden wäre, umso mehr, als dass im Bahnhof Enge derzeit kein schlaues und sicheres Abstellen der Velos möglich ist.

Ich bitte Sie also, unser Postulat zu unterstützen, damit die Fragen geklärt werden und hoffentlich die Mitnahmemöglichkeit des Velos erweitert wird. Besten Dank.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Ins Säuliamt verkehrt alle 15 Minuten eine S-Bahn und diese ist für den Velotransport deutlich besser eingerichtet. Wer ins Säuliamt will, kann also so fahren oder mit der SZU (*Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn*) in die Waldegg und dann runterrollen. Und Busse haben in der Tat nur eine sehr beschränkte Transportkapazität für Velos. Es macht wenig Sinn, in Stosszeiten Veloanhänger mitzuführen oder solche dort mitzuführen, wo ohnehin schon ein gutes Angebot besteht. Es spricht ja nichts dagegen, dass Velos in die Busse verladen werden können. Nur dafür braucht es

keine zusätzlichen Einrichtungen, kein zusätzliches Postulat. Und – es wurde schon gesagt – Postauto Zürich lässt den Velotransport richtigerweise zu, aber nur wenn die Abläufe nicht gestört werden. Und in Stosszeiten werden die Abläufe gestört. Deshalb erachten wir dieses Postulat als wirklich fragwürdig. Denn während die Velomitnahme auf den S-Bahnen während der Stosszeiten auch richtigerweise nicht zulässig ist, soll hier nun ein Ausnahmeartikel für Postautos gefördert werden. Postautos müssen nicht mit – vielleicht sogar schmutzigen – Velos vollgestopft werden, der Platz reicht schlicht nicht. Denn es geht in erster Linie darum, möglichst viele Pendlerinnen und Pendler zur Arbeit zu bringen. Es ist ja nicht so, dass diese Busse leer fahren würden, sonst wären sie auch überflüssig. Pendlerinnen und Pendler, die ein Velo nutzen wollen, stellen ein sogenanntes Bahnhofsvelo ab und fahren so ohne überflüssigen Ballast mit dem öffentlichen Verkehr.

Noch eine Anmerkung: Der Regierungsrat sagt, dass die bestehenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in Bus und S-Bahn vor allem im Freizeitverkehr gut seien. Hier kann man schon eine leichte Korrektur anbringen. In den S-Bahn-Zügen der ersten Generation fehlen grosszügige Abteile. Eine unnötige Trennwand erschwert zudem noch in vielen Kompositionen die Mitnahme. Bei der neueren und der neusten Generation ist die Situation erfreulicherweise besser, und mit dem Einbau von Niederflurabteilen in den Kompositionen der ersten Generation verbessert sich auch hier die Situation. Es gibt also schon noch viel zu tun, aber dieses Postulat ist trotz attraktivem Titel überflüssig. Wir unterstützen es nicht. Und übrigens, unter «Veloförderungsprogramm» stellen wir uns ein Velofahrförderungsprogramm und nicht unbedingt ein Velomitnahme-Förderungsprogramm vor. Danke.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Mit der Vorlage 4842, Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Knonaueramt, hat die Regierung die bestehenden Möglichkeiten und die künftigen Vorkehrungen bezüglich Buslinien aus dem Knonaueramt in die Stadt Zürich aufgezeigt. Das Ziel ist, die Pendler möglichst schnell auf diesen Buslinien zu befördern, und dies unter Einhaltung des Fahrplans. Mit diesem Postulat werden diese Bemühungen allerdings unterlaufen. Und Hans Läubli, ich möchte Ihnen nicht zu nahe treten, ich frage mich allerdings, ob bei Ihnen jemals die rechte Hand weiss, was die linke tut, sind Sie doch Mitunterzeichner dieses Vorstosses und zugleich Erst-

unterzeichner der Vorlagen 4842 und 4560, mit denen Sie unter anderem schnelle Busverbindungen aus dem Säuliamt in die Stadt Zürich fordern. Und hier schütten Sie nun wieder Sand ins Getriebe, indem Sie mit diesem Vorstoss die schnellen Verbindungen und die Fahrplanstabilität infrage stellen. Während bei der S-Bahn gemäss den Bestimmungen des Gepäcktarifs Sperrzeiten zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr und 16.00 Uhr und 19.00 Uhr für die Mitnahme von Fahrrädern gelten, lassen andere Anbieter wie die Auto Zürich AG, inklusiv der Linie 200, die Mitnahme auch während der Sperrzeiten zu, sofern genügend Platz im Fahrgastraum besteht. In der Weisung der Regierung lese ich, Zitat: «Bei Platzmangel, in Zweifelsfälle und in ausserordentlichen betrieblichen Situationen entscheidet das Personal.» Bei der momentanen Auslastung der Linie 200 ist hier der Konflikt vorprogrammiert. Ein Mitnehmen der Velos ausserhalb des Fahrzeuges, sei dies in einem Fahrradträger oder in einem zusätzlichen Anhänger, kann nicht mehr im Selbstverlad ausgeführt werden, da ja letztlich der Chauffeur für seine Ladung verantwortlich ist und diese somit auch zu kontrollieren hat, was unweigerlich zu Fahrplanverzögerungen und Verspätungen führen würde. Für den Velotourismus und den Freizeitverkehr stehen die S9 sowie die S15 mit der Einschränkung der Sperrzeiten zur Verfügung und, wie gesagt, auch die Buslinien, sofern Platz vorhanden und sich die Mitreisenden nicht gestört fühlen. Dazu kommt, dass der Freizeitverkehr wohl kaum zu den Hauptverkehrszeiten angesichts der Belegung von S-Bahn und Bussen diese benutzen werden. Aus all diesen Gründen beantrage ich Ihnen, dieses Postulat nicht zu überweisen. Tun Sie Gleiches, dann tun Sie Gutes. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Christoph Holenstein (CVP, Zürich): Bei den neuen Autobuslinien durch den Uetlibergtunnel handelt es sich um klassische Pendlerbuslinien, die morgens die Pendler in die Stadt Zürich pumpen und abends wieder nach Hause bringen. Dies merkt man bereits am Fahrplanangebot, das werktags auf den Morgen und Abend fokussiert ist. Ich würde gern einmal am Sonntag mit dem Postauto aus der Stadt Zürich nach Affoltern oder mit dem Aargauer Bus nach Bremgarten fahren. An Sonntagen verkehren die Busse aber leider nicht. Es handelt sich also nicht um Freizeit-Autobuslinien. Die Buslinien bleiben gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nur konkurrenzfähig, wenn sie schnell sind und den Fahrplan einhalten können. Deshalb

kann logischerweise während den Stosszeiten kein Velotransport erfolgen. In den übrigen Zeiten ist der Velotransport bereits heute grundsätzlich möglich. Das Postulat ist daher unnötig.

Zudem erscheint mir das vorliegende Veloanliegen auch reichlich theoretisch und nicht praxisbezogen zu sein. Ein Pendler, der regelmässig diese Strecke fährt, wird wohl nicht jeden Tag sein Velo in den Bus ein- und ausladen wollen, sondern verfügt an seinem Zielort über ein eigenes Stadtvelo. Aus meinem velofahrenden Umfeld kenne ich keine Personen, die tagtäglich mit dem ÖV Velos hin und her transportieren, dafür etliche, die an den Bahnhöfen fix ein Velo für die Weiterfahrt abgestellt haben. Noch ein Tipp: Für Gelegenheitsbenutzer gibt es an der Endstation der Autobuslinien gratis Velos auszulihen. Unter diesen Umständen können wir auf einen zusätzlichen Bericht des Regierungsrates getrost verzichten und lehnen das Postulat ab. Besten Dank.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Auch die FDP teilt die Haltung der Regierung. Die Regierung bringt ja vor, dass die bestehenden verkehrlichen Möglichkeiten zwischen dem Knonaueramt und der Stadt Zürich als gut eingestuft werden. Sie weist dabei auf den Viertelstundentakt der S-Bahn, die Anbindung an die grossen Bahnhöfe der Stadt Zürich und die zusätzlichen Buslinien ins Knonaueramt hin, die auch für Radfahrerinnen und Radfahrer übrigens zur Verfügung stehen. Ein besonderes, zusätzliches Angebot für die Mitnahme von Velos ist jedoch vor allem in Hauptverkehrszeiten in mehrfacher Hinsicht unverhältnismässig. Weil die Fahrpläne knapp sind und der Verlad von Fahrrädern zu Verzögerungen führen würde, entstünden Verspätungen und die Anschlüsse könnten nicht mehr gewährleistet werden. Dadurch würde das Angebot nicht verbessert, sondern im Gegenteil verschlechtert. Dies würde auch die Wirtschaftlichkeit infrage stellen, und das will die FDP nicht. Deshalb werden auch wir das Postulat nicht unterstützen.

Roland Munz (SP, Zürich): Der Regierungsrat stellt tatsächlich zu Recht fest – und es wurde auch hier drin mehrfach aufgegriffen und bestätigt: Es handelt sich bei der Buslinie durch den Uetlibergtunnel um eine Pendelbuslinie. Das ist richtig und deshalb verkehrt er auch schwerpunktmässig zu den Stosszeiten. Bloss – und hier muss ich

dem Sprecher der Grünliberalen doch sehr entschieden widersprechen, – genau darum macht es Sinn, in Stosszeiten eine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme zu schaffen. Denn bei engen Platzverhältnissen – da ist es ja so – entscheidet der Chauffeur über die Möglichkeit, ein Fahrrad mitzunehmen oder eben nicht. Und genau das ist das Problem im Pendlerverkehr: Wer sich nicht darauf verlassen kann, auch tatsächlich mitgenommen zu werden, kann nicht tauglich von A nach B pendeln. Denn man ist ja dann auch darauf angewiesen, zu einer bestimmten Zeit an einem Zielort, beispielsweise Montagmorgen im Rathaus oder sonst bei der Arbeit zu erscheinen zu einem bestimmten Zeitpunkt. Genau darum macht es Sinn, diese Frage vertieft zu prüfen. Und falls sich dann zeigt, dass es sich um eine theoretische Frage handelt, wie die CVP dies fälschlicherweise glaubt, annehmen zu können, sollte es sich um eine theoretische Frage handeln, dann dürfte ja auch das Problem mit der Fahrplankritik nicht eintreffen. Denn das Ein- und Ausladen von Velos in und aus Busanhängern führt tatsächlich zu längeren Verkehrszeiten, allerdings ja nur, wenn es sich nicht um theoretische Probleme handelt. Dies gibt tatsächlich zu vertieften Gedanken Anlass. Es kann sein, dass längere Verkehrszeiten, vielleicht eine andere Verkehrsführung vor und nach dem Tunnel nötig würden. Bloss, dies braucht halt eben eine richtige Abklärung. Es handelt sich hier ja weder um eine Einzelinitiative noch um eine Motion noch um sonst etwas direkt Forderndes, sondern es fordert eine vertiefte Abklärung dieser Frage. Und gerade weil anerkannt wird, dass hier Probleme entstehen könnten, darum ist es nötig, diese vertieften Abklärungen auch durchzuführen. Es ist etwas unverständlich, weshalb man das nicht will. Denn erst auf Grundlage des Berichtes zu diesem Postulat kann danach mit richtigen Fakten argumentiert werden. Und erst dann können wir entscheiden, ob es Sinn macht oder nicht, ein zusätzliches Pendelfahrradangebot in diesem Bus zu schaffen. Vorher ist alles etwas sehr theoretisch, zwar nicht die Frage, ob jemand das Fahrrad im Zug oder im Bus mitnehmen will, sondern die Frage, welche Auswirkungen dies haben könnte. Genau darum bitte ich Sie, den Auftrag zu einem entsprechenden Bericht zu geben und das Postulat zu überweisen. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Es muss heute eine spezielle Spannung in der Luft sein. Wenn das mit der Ruhe nicht bessert, lasse ich Sie 100 Mal schreiben «Ich bin im Ratssaal leise». (*Heiterkeit.*)

Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.): Leider kann ich, wenn ich aufgefordert werde zu sprechen, nicht leise sein, aber ich kann das Anliegen des Präsidenten nur unterstützen gegenüber meinen anderen 179 Kolleginnen und Kollegen im Ratssaal. Kollege Hanspeter Haug hat mir vorgeworfen, dass meine Rechte nicht wisse, was meine Linke tut, oder umgekehrt. Ich muss Ihnen sagen, Kollege Haug, dass die Linie 200, die von Affoltern in den Bahnhof Enge verkehrt, nicht, wie Sie vermeintlich offenbar gemeint haben, eine Schnellbuslinie ist, sondern es ist eine Buslinie, die für die Strecke zwischen Affoltern und Bahnhof Enge mehr Zeit braucht, als die S-Bahn über den Hauptbahnhof in den Bahnhof Enge hat. Es ist eine Buslinie, die von Affoltern bis nach Bonstetten pendelt. Ab Bonstetten ist es dann eine Schnellbuslinie. Eine Schnellbuslinie wäre es, wenn von Affoltern direkt über die Autobahnzufahrt ein Bus in die Enge fahren würde. Dann hätte es eine Haltestelle in Affoltern und eine Haltestelle in der Enge. Und dann könnte man an der Anfangs- und an der Endstation des Busses die Velos ein- und ausladen. Ausserdem sind wir auch nicht unbedingt der Meinung, dass die Velos im Bus mitgenommen werden sollten. Die Buslinie 200 ist in den Stosszeiten überfüllt, und zwar so überfüllt, dass sie doppelt geführt werden muss, was wieder ein Anlass mehr wäre, eine zweite Buslinie direkt ab Affoltern auf die Autobahn zu führen, und zwar vor allem deshalb, weil es viele Schülerinnen und Schüler der Kantonsschule Enge gibt, für die es natürlich bequem ist, nicht umsteigen zu müssen, und die deshalb auf dieser Strecke den Bus nehmen. Ich wundere mich auch ein wenig, dass hier immer nur vom Freizeitverkehr die Rede ist, auch in der Stellungnahme des Regierungsrates. Ich gehe davon aus, dass es immer mehr Leute gibt und dass es auch sinnvoll ist, dass immer mehr Leute die Fahrräder für den Arbeitsweg benutzen. Ich muss da auch der Meinung widersprechen, dass alle Leute, die ein Fahrrad benutzen, zwei Fahrräder haben, eines in Zürich und eines am Wohnort. Es ist so: Stellen Sie mal die Fahrräder im Hauptbahnhof oder im Bahnhof Stadelhofen so ab, dass sie übers Wochenende auch sicher sind und dass keine Vandalen sich daran vergnügen. Sie wissen alle, wie viele Fahrräder sowohl in der Stadt Zürich als auch an anderen Bahnhöfen gestohlen oder zerstört werden.

Ich bin der Meinung, dass es durchaus möglich ist und dass, wie vorhin gesagt wurde, man das eben auch prüfen soll. Es gibt Systeme, die in den USA angewandt werden; Systeme, mit denen man die Fahrräder

der nicht in den Bus lädt, sondern sie ausserhalb des Busses anbringt – mit sehr schnellen Verfahren, sehr sicheren Verfahren. Und das wäre eigentlich eine sinnvolle Möglichkeit, die öffentlichen Verkehrsmittel, die Nahverkehrsmittel in der Stadt, aber auch die Busse im Kanton, die Nahverkehrsbusse zu entlasten und die Leute auch eher zu animieren, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, es aber auch für die Freizeit zu benutzen. Ich bitte Sie, dem Postulat zuzustimmen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht): Eine kurze Replik auf die Postulantin und auf den letzten Redner. Sie beklagen sich, dass es Ihnen immer sehr schwer gemacht wird auf den Velos und dass Sie jetzt den Fünfer und das Weggli bekommen möchten. Ich würde Ihnen raten: Nehmen Sie doch einmal das Velo und fahren Sie über den Albis, dann sind Sie nachher auch etwas weniger schwer.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 389/2008 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Einführung eines «ZVV-Abo-light»

Postulat von Monika Spring (SP, Zürich), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 15. Dezember 2008 KR-Nr. 399/2008, RRB-Nr. 494/31. März 2009 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird gebeten, den ZVV zu beauftragen, mit tariflichen Massnahmen dafür zu sorgen, dass eine bessere Auslastung des öffentlichen Verkehrs im Tages-Verlauf erzielt werden kann. Insbesondere wäre zu prüfen, ob ein neues, vergünstigtes «ZVV-Abo-light» mit Sperrzeiten während der Morgen- und Abendspitzenzeiten geschaffen werden könnte, welches versuchsweise per Anfang Mai, auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung, eingeführt werden könnte.

Begründung:

Das ZVV-Angebot stösst bekanntlich an Kapazitätsgrenzen, insbesondere während der Hauptverkehrsspitzen. Gemäss Verlautbarungen der ZVV-Verantwortlichen sei eine weitere, substantielle Ausbaustufe erst mit der Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofes Ende 2013 möglich. Dies ist sehr bedauerlich, wäre doch im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung eine Kapazitätserweiterung dringend nötig.

Durch ein neues, vergünstigtes Abonnement, welches mit Sperrzeiten während der Hauptverkehrszeiten versehen ist, könnte eine bessere Verteilung der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel im Tagesverlauf erreicht werden, ohne dass zusätzliche Einheiten eingesetzt werden müssten. Dieses neue ‹ZVV-Abo-light› wäre zum Beispiel nicht gültig werktags zwischen 7.00 und 8.30 Uhr sowie zwischen 17.00 und 19.00 Uhr. Dieses Abonnement könnte versuchsweise bereits auf Anfang Mai 2009 – auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung eingeführt werden.

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

Mit Beschluss vom 23. Februar 2009 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4531a) hat der Kantonsrat unter anderem festgelegt, dass die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2014 (Basis 2006) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr abgedeckt wird. Zu diesem Zweck soll das Angebot dort angepasst werden, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Als Stossrichtungen werden verschiedene Angebotsausbauten bei S-Bahn, Tram und Stadtbahnen sowie im Busangebot vorgegeben. Ausserdem soll die Auslastung in den Nebenverkehrszeiten – insbesondere im Freizeitverkehr – mittels zielgruppenspezifischer Marketingmassnahmen und Kooperationen weiter gefördert werden.

Mit diesem Beschluss trägt der Kantonsrat den zahlreichen Einflussfaktoren, die Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr bestimmen, Rechnung. Die Kapazitätsengpässe treten in den Hauptverkehrszeiten auf. Sie sind darauf zurückzuführen, dass sich der

Grossteil der Arbeitsplätze weiterhin auf die Städte Zürich und Winterthur sowie die städtischen Gemeinden der Regionen Glattal und Limmattal konzentriert, während gleichzeitig ein ungebrochener Trend besteht, den Wohnsitz auf dem Land zu nehmen. Dadurch nehmen die Pendlerströme in die Zentren und aus den Zentren in die stadtnahen Arbeitsplatzregionen ständig zu, was zu den Kapazitätsengpässen in den Hauptverkehrszeiten führt.

Diese Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten können im Wesentlichen nur durch die vom Kantonsrat beschlossenen Angebotsanpassungen abgebaut werden. Tickets mit zeitlicher Begrenzung können diese Engpässe erfahrungsgemäss nur bedingt entschärfen. Der ZVV bietet seit über zehn Jahren den 9-Uhr-Pass an, der in verschiedenen Varianten erhältlich ist. Er ist von Montag bis Freitag jeweils erst ab 9 Uhr morgens bis Betriebsschluss gültig, an den Wochenenden jeweils ganztags. Preislich ist er je nach Variante zwischen 25 und 50% günstiger als das vergleichbare gewöhnliche Ticket. Ziele des 9-Uhr-Passes sind u. a. eine bessere Auslastung der Verkehrsmittel im Tagesverlauf sowie eine Entlastung in den Hauptverkehrszeiten am Morgen (6.30–9.00 Uhr).

Neuere Untersuchungen beim Monatsabonnement 9-Uhr-Pass haben gezeigt, dass mittlerweile nahezu 50% der Besitzerinnen und Besitzer dieses Abonnements Pendlerinnen und Pendler sind. Daraus lässt sich schliessen, dass jene Berufstätigen, die den Hauptverkehrszeiten ausweichen können, von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ihr Anteil an allen Pendelnden beträgt jedoch nur rund 5%. Umgekehrt ist davon auszugehen, dass die weitaus überwiegende Mehrheit der Pendlerinnen und Pendler den Hauptverkehrszeiten aus unterschiedlichen Gründen nicht ausweichen kann oder, trotz deutlicher preislicher Vergünstigungen des 9-Uhr-Passes, nicht ausweichen will. Bei den übrigen Reisenden ist davon auszugehen, dass die Vergünstigung des 9-Uhr-Passes in der Regel greift.

Soweit das Postulat die Schaffung eines vergünstigten Tickets mit Sperrzeiten zu den Hauptverkehrszeiten fördern will, wird dieses Ziel durch den 9-Uhr-Pass bereits sinnvoll abgedeckt. Er ist während der Morgenspitze nicht gültig und gegenüber dem vergleichbaren gewöhnlichen Ticket deutlich günstiger. Seine Gültigkeitsdauer ist zudem einfach zu erklären und macht die Reisen leicht planbar, sie dürfen erst ab 9 Uhr beginnen. Die Sperrzeit liegt somit vor Beginn der Gültigkeitsdauer des Tickets. Demgegenüber wären Sperrzeiten wäh-

rend der Gültigkeitsdauer eines Tickets für die Fahrgäste unattraktiv. Sie müssten ihre Reise so planen, dass sie bei Beginn der Sperrzeit mit Sicherheit beendet wäre oder für die Dauer der Sperrzeit unterbrochen würde. Das würde keinen oder wenig Platz für Unvorhergesehenes zulassen, die Flexibilität deutlich einschränken und den Planungsaufwand für die Reise vergrössern, was im Widerspruch zur Stossrichtung im eingangs erwähnten Beschluss des Kantonsrates stünde, wonach der Zugang zum ZVV-Netz erleichtert wird. Eine Sperrzeit in der Abendspitze würde hinsichtlich der Kapazitätsengpässe zudem kaum Wirkung zeigen, weil sich die Pendlerinnen und Pendler am Abend flexibler verhalten. Das führt dazu, dass sich die Hauptverkehrszeit am Abend schon jetzt auf eine längere Phase verteilt (16.00–19.30 Uhr), sodass ohnehin nicht dieselben Spitzenwerte wie am Morgen erreicht werden. Hinzu käme, dass ein Ticket mit einer zusätzlichen Sperrzeit am Abend wegen der Nachteile gegenüber dem bestehenden 9-Uhr-Pass nochmals deutlich vergünstigt werden müsste, ohne dass dadurch eine spürbar bessere Lenkungswirkung als beim 9-Uhr-Pass zu erwarten wäre.

Die Eröffnung der Westumfahrung wird im Übrigen zu keinen neuen Kapazitätsengpässen führen, weil bereits im Vorfeld der Eröffnung zahlreiche Angebotsanpassungen vorgenommen wurden (vgl. Vorlage 4513, Bericht und Antrag des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 190/2007 betreffend Erstellung eines Massnahmenplans für den öffentlichen Verkehr in und um Affoltern am Albis; Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum dringlichen Postulat KR-Nr. 8/2007 betreffend Westumfahrung/N4 und Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr). In den Jahren 2006 und 2007 wurde auf den S-Bahnen im Knonaueramt schrittweise der Viertelstundentakt eingeführt (Montag–Freitag). In diesem Zusammenhang wurde auch das Busnetz in der Region überprüft und auf die neuen S-Bahn-Verbindungen optimiert und verdichtet. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurden weitere Angebotsanpassungen getätigt:

- Die S15 Rapperswil–Zürich–Affoltern a.A. verkehrt neu auch am Samstag und Sonntag.
- Vom Knonaueramt zum Bahnhof Enge wird eine neue, direkte Buslinie durch den Üetlibergtunnel eingeführt.

Diese Anpassungen bringen für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Attraktivitätssteigerung und stellen – auch zu den Hauptverkehrs-

zeiten – genügend Kapazitäten bereit. Damit diese quantitativen Verbesserungen (Ausbau des Takts und der Betriebszeiten) für die Fahrgäste vollumfänglich zum Tragen kommen, wurden zur Einhaltung der Fahrzeiten und Anschlüsse flankierende Massnahmen (Busbevorzugung, Busspuren) bereitgestellt.

Insgesamt besteht mit den verschiedenen Varianten des 9-Uhr-Passes bereits ein preisgünstiges Ticketsortiment, das werktags in der Morgenspitze nicht gilt, zu einer leichten Entschärfung von Kapazitätsengpässen beiträgt und eine bessere Verteilung der Auslastung im Tagesverlauf unterstützt. Eine weitere Verbesserung der Verteilung im Tagesverlauf soll gemäss dem eingangs erwähnten Auftrag des Kantonsrates durch einen Massnahmenmix, namentlich mittels zielgruppenspezifischer Marketingmassnahmen und Kooperationen mit verschiedenen Partnern, weiter gefördert werden. Die Eröffnung der Westtangente wird durch Angebotsanpassungen begleitet und wird zu keinen zusätzlichen Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr führen. Die Zielsetzungen des Postulats sind somit bereits erreicht oder es bestehen klare Aufträge des Kantonsrates. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 399/2008 nicht zu überweisen.»

Monika Spring (SP, Zürich): Unser Vorstoss datiert vom März 2009. Er wurde damals eingereicht als eine von verschiedenen flankierenden Massnahmen zur bevorstehenden Eröffnung der Westumfahrung. Unsere Absicht war, gleichzeitig mit dem Strassenausbau im Knonauseramt eine deutliche Attraktivitätssteigerung beim ÖV zu erreichen, um möglichst viele Personen zum Verbleib oder zum Umsteigen auf den ÖV zu motivieren. Dies sollte erreicht werden durch die Einführung eines neuen vergünstigten Abos mit Sperrzeiten während der Morgen- und Abendspitzen, wodurch eine bessere Verteilung der Passagiere und damit der Sitzplätze im Tagesverlauf erreicht werden sollte.

Wir bedauern, dass der Regierungsrat beziehungsweise der ZVV unsere Idee nicht ernsthafter geprüft hat. Seit Einführung des Taktfahrplans besteht ein System, mit welchem bewusst in Kauf genommen wird, dass Angebot und Nachfrage im Tagesablauf nicht übereinstimmen. Zwar werden in den Hauptverkehrszeiten einige Zusatzverbindungen angeboten oder die Züge werden als Doppeltraktionen geführt. Diese Massnahmen konnten aber nicht verhindern, dass der

ZVV heute zu den Hauptverkehrszeiten an Kapazitätsgrenzen stösst. Auch die Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs im nächsten Jahr wird an dieser Tatsache nicht viel ändern.

So bleibt eigentlich nur die Lenkungswirkung durch tarifliche Massnahmen für eine bessere Verteilung der Auslastung. Mit der Einführung des 9-Uhr-Passes wurde zwar eine gewisse Entlastung der Morgenspitzen erreicht, nicht jedoch in den Abendspitzenstunden. Natürlich wäre die Benutzung eines Tickets mit Sperrzeiten während der Morgen- und Abendspitze schwieriger zu kontrollieren als der 9-Uhr-Pass. Aber das kann doch heute kein Argument mehr sein. Inzwischen sind die Fortschritte in der Technik soweit, dass es durchaus möglich wäre, mit Hilfe elektronischer Chips den Reiseverlauf zu verrechnen oder auf dem Mobiltelefon abzubuchen. Damit könnte das ganze Ticketing massiv vereinfacht werden, vor allem aber könnten unterschiedliche Tarifabstufungen über den ganzen Tagesverlauf hinweg einfach registriert und abgerechnet werden.

Der Regierungsrat möchte gemäss Postulatsantwort eine weitere Verbesserung im Tagesverlauf mittels zielgruppenspezifischer Marketingmassnahmen sowie Kooperationen mit verschiedenen Partnern erreichen. Wie er diese Massnahmen erfolgreich umsetzen will, ohne dass dabei tarifliche Anreize gemacht oder über den 9-Uhr-Pass hinaus weiter ausgebaut werden, ist uns ein Rätsel. Gerade die Zielgruppe der älteren Personen, welche wegen der demografischen Entwicklung eine der wichtigsten anvisierten Personengruppen bilden werden, könnte mit tariflichen Anreizen dazu gebracht werden, Hauptverkehrszeiten der erwerbstätigen Bevölkerung zu meiden. Die Bevölkerung im Kanton Zürich wächst rasant. Der Ausbau des ÖV kann damit nur schwer Schritt halten. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass mittelfristige Szenarien angedacht sind, die zu den Spitzenzeiten S-Bahn-Züge vorschlagen, welche ausschliesslich Stehplätze aufweisen. Vielleicht können wir diese japanischen Szenarien noch etwas hinausschieben, indem wir eine bessere Auslastung der S-Bahnen, Trams und Busse über den Tagesverlauf mit tariflichen Anreizen anvisieren. Wir danken Ihnen für die Unterstützung unseres Postulates.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Namens der SVP beantrage ich Ihnen, dieses Postulat nicht zu überweisen. Die Postulanten versprechen sich mit der Einführung eines Abo-light eine Streckung der Benützung und damit das Brechen der Benützerspitzen und dadurch eine

bessere Auslastung der Bahn- und Bus-Kapazitäten. Wir sind der Meinung, dass dies hier nur Symptombekämpfung ist. Denn das Gros der Arbeitnehmenden ist an mehr oder weniger fixe Arbeitszeiten gebunden. Abhilfe brächten hier nur grundsätzlich flexiblere Arbeitszeitmodelle. Ich bin überzeugt davon, dass, wer heute schon die Möglichkeit hat, ausserhalb der Hauptverkehrszeiten zu reisen, dies auch tut oder tun wird. Der ZVV stellt heute schon ein breites Ticketsortiment zur Verfügung, das den individuellen Ansprüchen bezüglich Benützung und Kosten in einem hohen Masse Rechnung trägt. Mit Ausnahme der verlängerten Sperrzeit von 8.30 Uhr bis 9.00 Uhr entspricht das geforderte Light-Abo dem beliebten und attraktiven 9-Uhr-Pass, wobei dieser, wie der Name sagt, erst ab 9.00 Uhr gilt, aber als wesentliches Vorteil dann keine abendlichen Sperrzeiten kennt. Praktisch gesagt, heisst dies: Sollte jemand sein öffentliches Verkehrsmittel vor Beginn der Sperrzeit verpassen, müsste er mit dem Abo-light entweder seine Heimreise um zwei Stunden verschieben oder zusätzlich ein Einzelbillet kaufen. Mit dem 9-Uhr-Pass steht ein massgeschneidertes und preisgünstiges Angebot zur Verfügung, das wesentlich kundenfreundlicher ist als das geforderte Abo-light. Lehnen Sie mit uns das Postulat ab, respektive überweisen Sie es nicht. Ich danke Ihnen.

Andreas Wolf (Grüne, Dietikon): Obwohl dieses Postulat im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung eingereicht worden ist, hat es nichts von seiner Aktualität eingebüsst. Die Zürcher S-Bahnen sind in den Stosszeiten mit Spitzenquoten von bis zu 116 Prozent so stark ausgelastet wie noch nie. In zwei Jahren wird zwar der neue Durchgangsbahnhof eingeweiht, was wohl eine zwischenzeitliche Entlastung bringen wird. Die Zahl der ÖV-Benutzer wird jedoch auch danach stetig wachsen und der Modalsplit so hoffentlich stets zugunsten des ÖV verbessert. Die Einführung eines vergünstigten Abonnements, das mit Sperrzeiten während den Hauptverkehrszeiten versehen ist, ist ein günstiges und effizientes Mittel, um die Verkehrsspitzen zu brechen und die Fahrzeuge des ÖV in den Randzeiten besser auszulasten und so auch wirtschaftlicher zu betreiben. Es ist klar, dass sich ein weiterer Ausbau der Bahninfrastruktur dadurch nicht verändern lässt. Jedoch macht es Sinn, dass Personen, welche nicht zu Spitzenzeiten reisen müssen, motiviert werden, in den Nebenverkehrszeiten zu reisen. Ein solches Abo soll eine Ergänzung

zum bereits bestehenden und gut funktionierenden 9-Uhr-Pass sein und müsste keineswegs günstiger sein als dieser, wie vom Regierungsrat befürchtet. Denn das neue Angebot hätte ja den Vorteil, dass man am Morgen auch vor der Stosszeit an den Arbeitsplatz fahren könnte. Auch das Bedenken, dass ein Abo mit Sperrzeiten sowohl für die Kundschaft wie auch für die Kontrolleure zu kompliziert sei, teile ich nicht. Erfahrungsgemäss wissen Personen, die ein Abo haben, nämlich ganz genau, wann sie damit fahren dürfen und wann nicht und planen ihre Reisen dementsprechend. Das ist ja heute mit dem 9-Uhr-Pass, dem Gleis-7-Abo oder dem ab Mitternacht fälligen Nachtzuschlag auch nicht anders. Und um die Kontrollen zu vereinfachen, könnte das Abo beispielsweise eine besondere Farbe haben.

Viele ausländische Städte kennen im Nahverkehr seit Jahren spezielle Tarifsysteme während den Hauptverkehrszeiten. Dort funktionieren solche Systeme einwandfrei und entlasten das Verkehrsnetz nachweislich. Wichtig scheint mir aber vor allem, dass auch beim ÖV nicht nur Symptombekämpfung betrieben wird, sondern die Ursachen des stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnisses angegangen werden. Die Pendlerdistanzen müssen wieder kürzer werden. Mobilität soll kostendeckender betrieben werden, das heisst, auch externe Kosten, beispielsweise Schäden durch Emissionen, müssen endlich von den direkten Verursachern getragen werden. Nur so erreichen wir eine Kostenwahrheit, die schlussendlich nicht nur dem ÖV, sondern vor allem der Gesamtbevölkerung nützt. Die Mehrheit der Fraktion der Grünen wird das vorliegende Postulat unterstützen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Wie Sie alle wissen, ist der öffentliche Nahverkehr im Raum Zürich besonders zu den Stosszeiten sehr überlastet. Das Gesamtverkehrskonzept Limmattal zum Beispiel rechnet bis 2025 mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens von gut 30 Prozent. Ähnlich sieht es in andern Regionen des Kantons aus. Die heutige Situation in den S-Bahnen wird sich somit auch in Zukunft noch weiter zuspitzen. Laut dem Verkehrsrichtplan hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen. Sie sehen, wir sind gefordert. Wer die Auslastungen der S-Bahnen studiert, kann sehr deutlich erkennen, dass die Auslastung in den Morgen- und Abendstunden sehr viel höher ausfällt als in den Randstunden. Von den acht Zügen der S5 zum Beispiel, die zwischen 6.30 Uhr und 8.00 Uhr verkehren, sind drei Züge mit mehr als 100

Prozent ausgelastet und ein Zug hat eine Auslastung von über 90 Prozent. Wenn man jetzt noch die bisherige Bevölkerungszunahme und die Prognose diesbezüglich in Betracht zieht, so zeigt sich deutlich, dass es Sinn macht, Angebote zu schaffen, die für eine bessere Verteilung der Auslastung sorgen. Zusätzlich würde es auch dazu führen, dass die Wirtschaftlichkeit des ZVV erhöht würde. Wir stehen also vor grossen Herausforderungen. Diese müssen mit verschiedenen Massnahmen angegangen werden. Neben dem Ausbau der Streckennetze ist eine Steuerung der Nachfrage ein wichtiges Mittel, um die Konzentration der Pendlerströme auf die Morgen- und Abendspitzenzeiten zu verringern.

Es ist bekannt, dass der Preis das beste Mittel ist, um die Nachfrage zu steuern. Aus diesem Grund hat der ZVV vor gut zehn Jahren den 9-Uhr-Pass eingeführt. Die CVP möchte dieses Ticket nicht aufheben, sondern mit einem sinnvollen weiteren ergänzen. Das ZVV-Abo-light hätte eine Sperrzeit in den Morgen- und Abendspitzenzeiten und wäre somit auch günstiger als der 9-Uhr-Pass. Mit dem ZVV-Abo-light ist der Anreiz, die Stosszeiten zu vermeiden, somit grösser. Auch die SBB-Spitze unterstrich verschiedentlich, dass die Tarifgestaltung geändert werden sollte. Leute, die nicht zu den Stosszeiten fahren und auf den Komfort und schnelle Züge verzichten wollen, sollen weniger bezahlen. Die CVP fühlt sich mit dieser Aussage in ihrem Anliegen bekräftigt. Das ZVV-Abo-light ist ein wertvolles Instrument zur Steuerung der Verkehrsteilnehmer.

Zu guter Letzt möchte ich Paul Schneeberger von der NZZ zitieren: «Wenn die Unterschiede in der Nachfrage zwischen den Spitzen- und übrigen Zeiten nicht noch grösser werden sollen, dann dürfen differenzierte Preise als Steuerungsinstrument nicht länger tabu sein.» Die CVP beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat zu überweisen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Die Postulanten wollen also mit tariflichen Massnahmen dafür sorgen, dass eine bessere Auslastung des öffentlichen Verkehrs im Tagesverlauf erzielt werden kann, und möchten dafür ein neues vergünstigtes ZVV-Abo-light mit Sperrzeiten am Morgen und am Abend. Die Grünliberale Fraktion ist in dieser Frage gespalten. Unbestritten ist, dass die Auslastung in den Nebenverkehrszeiten, insbesondere im Freizeitverkehr, weiter gefördert werden soll, wenn damit Freizeitverkehr statt mit dem eigenen Auto mit dem öffentlichen Verkehrsmittel abgewickelt wird und nicht

einfach darum, um mehr Verkehr zu erzeugen, damit mehr Verkehr erzeugt ist. Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten sind eine Tatsache. Man muss sie abbauen. Dazu braucht es Angebotsverbesserungen auf der Schiene und in Bussen. Tickets mit zeitlicher Begrenzung können das nur bedingt entschärfen. Vor allem zu berücksichtigen ist, dass das Postulat, das die Schaffung eines vergünstigten Tickets will, im Prinzip ja mit dem 9-Uhr-Pass schon abgedeckt wird. Es ist auch so: Am Morgen ist die Verteilung noch etwas schlechter als am Abend.

Jetzt zu ein paar Preisen. Ein Ticket mit einer zusätzlichen Sperrzeit am Abend müsste wegen der Nachteile gegenüber dem 9-Uhr-Pass nochmals deutlich vergünstigt werden, und irgendwann wird der ÖV so dann zu günstig. Ein Alle-Zonen-9-Uhr-Pass kostet pro Jahr knapp 1000 Franken, etwas mehr, wenn übertragbar, und das Normal-Abo kostet etwa 2000 Franken. Bei einer Einschränkung auch noch am Abend müsste also wohl der Abschlag nochmals ähnlich gross sein wie für die Morgenspitze. Logische Folge: Nulltarif im ÖV, ausser zu Spitzenzeiten. Das scheint jetzt doch etwas absurd. Und auch eine nochmalige Halbierung des Tarifs würde zu einem Discountpreis führen, den wir uns nicht leisten können und der auch deutlich zu tief wäre. Wenn dieses ZVV-Abo-light dann aber zu einem Nicht-Stosszeiten-Pass werden sollte, dessen Tarif etwa dem des heutigen 9-Uhr-Passes entsprechen oder darüber liegen würde, hätte ich klare Sympathien für das Anliegen. Aber damit werde ich wohl den heftigsten Widerspruch der Postulanten hervorrufen. Und denken wir auch daran: Das System «Bahnverkehr Schweiz» lebt noch von einer einfachen Tarifstruktur, die ich nicht unbedingt preisgeben möchte. Ich bin ein Spezialist in englischen Bahntarifstrukturen und es mag absolut attraktiv sein, sich einen Supertarif zu ergattern, aber kurzfristig können Sie dann nicht mehr auf den öffentlichen Verkehr. Sie müssen es drei Monate vorher wissen. Sonst haben Sie das Gefühl, massiv zu viel zu bezahlen. Das wollen wir nicht.

Zuletzt: Einer Sperrfrist auch am Abend, einem weiteren Unterbruch der Gültigkeit steht eine Mehrheit der Fraktion entgegen. Eine Minderheit kann dieser Idee der Steuerung etwas abgewinnen und ist enttäuscht vom Bericht der Regierung. Sie wird deshalb das Postulat unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es ist immer so, ein Problem lässt sich nicht durch eine Massnahme lösen. Es ist immer eine Vielzahl von Massnahmen, die zu Lösungen beiträgt. So ist es auch, wenn wir hier über das ZVV-Abo-light diskutieren. Es ist so: Wenn man tatsächlich billige Preise hat, dann macht man nicht Dumping, sondern man bringt vielleicht Leute auf den Zug oder in den ÖV, die sonst eben nicht fahren. Da spreche ich jetzt als EVP-Vertreter und Familienpartei: Es ist so, dass eine Familie erst mit dem ÖV geht, wenn es billig ist, und ein Auto ist rasch billiger, als wenn man mehrere Tickets kaufen muss. Aber das nur am Rande zu meinem Vorredner. Es ist klar, der öffentliche Verkehr hat eine starke Zunahme an Personen, die zu befördern sind. Das ist ein Erfolgsrezept. Wir diskutieren hier regelmässig darüber, die Kapazitäten zu vergrössern. Wir diskutieren oder werden auch diskutieren über neue Züge, in denen man steht und nur noch einsteigen kann. Also alle diese Massnahmen sind auch ein Teil der Lösung, aber ein anderer ist auch, dass ein ZVV-Abo-light eine Umverteilung bringen könnte. Während des Personenverkehrs am Morgen in den stark befahrenen Stunden könnte es entschlackt werden durch Leute, die dann eben nicht fahren müssen. Ich weiss schon, dass es das 9-Uhr-Abo gibt, aber es wäre eine Möglichkeit, hier eine weitere Entflechtung vorzunehmen. Damit würden wir tatsächlich einen Beitrag leisten, ein Puzzle mitliefern. Darum wird die EVP-Fraktion klar Ja zu diesem Postulat sagen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Das Postulat beinhaltet erstens einen Anstoss zu einer differenzierteren Tarifpolitik im öffentlichen Verkehr und zweitens einen Vorschlag, innert weniger Monate ab der Einreichung Mitte Dezember 2008 bereits eine Versuchsphase zu lancieren. Kurz zum letzteren Punkt. So ein Vorschlag ist schlichtweg blauäugig und verkennt die etablierten Tariffestlegungsprozesse innerhalb des ZVV und des zuständigen Verkehrsrates, unter Einbezug der Gemeinden, des Kantons und anderer Beteiligten. Bitte, geschätzte Erstpostulantin et alteri, verzichten Sie in Zukunft auf solche Subitoforderungen. Sie können nämlich dazu beitragen, den interessanten Kern des Vorstosses zu diskreditieren und ihn so unisono bachab zu schicken.

Tarifpolitik ist eigentlich eine operative Aufgabe. Dennoch dürfen sich Politiker Überlegungen machen zur Tarifstruktur im öffentlichen Verkehr, tragen doch der Kanton und die Gemeinden die jährliche 40-

prozentige Unterdeckung von 350 bis 400 Millionen Franken. Ja, uns von der FDP schwebt ein differenziertes Tarifsystem vor, das aber zugleich einfach, verständlich, kontrollierbar und somit umsetzbar sein soll. Es gibt noch alte Zöpfe wie beispielsweise das Kurzstrecken-Abo und andere perfektionistische Lösungen, die wohl nur sehr selten nachgefragt werden. Wir unterstützen die Überweisung dieses Postulates mit der ausdrücklichen Erwartung an den ZVV und die Volkswirtschaftsdirektion, dies als Chance zu sehen, generell über das heutige komplexe Tarifsystem nachzudenken und Vorschläge für mehr Einfachheit bei den Tarifen in den politischen Prozess einzuspeisen. Finanzielle Anreize zu Nichtspitzenzeiten, die öffentlichen Verkehrsdienstleistungen nachzufragen, können dazu einen Beitrag leisten. Das könnte ja die Ära des «Public-Transport-Pricing» einläuten und zu einem schnelleren Durchbruch verhelfen, im Gegensatz zu seinem Pendant beim Strassenverkehr, dem Road-Pricing, das bei uns politisch noch keine Chance hat.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Es bestehen mit den verschiedenen Möglichkeiten des 9-Uhr-Passes durchaus preisgünstige und angepasste Varianten. Diese tragen dazu bei, Engpässe an Werktagen zumindest – zu vermindern und auch zu entlasten. Zudem hat der Kantonsrat mit der langfristigen Mobilitätsentwicklung auch punktuelle Planungen für die zusätzliche Nachfrage im Personenverkehr beschlossen. Die BDP wird das Postulat nicht unterstützen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der ZVV macht eine sehr gute Politik, das heisst Preispolitik, das heisst Angebotspolitik. Und die Grundsätze werden ja in diesem Rat jeweils besprochen. Ich möchte zu ein paar Vorrednern noch etwas sagen. Schlussendlich ist es wirklich so, dass wir hier in eine tief operative Tätigkeit eindringen und politisch Fahrpreise oder Abos und Tickets festlegen wollen, die uns ungefähr passen. Ich kann Ihnen sagen, das Angebot des ZVV ist sehr gross. Die Vielzahl von Abonnements und Tickets ist auch sehr gross und zum Teil schon jetzt fast nicht mehr überblickbar. Der ZVV passt auch das Angebot entsprechend der Nachfrage an. Die Auslastung der S-Bahnen ist also so, dass in der Hauptverkehrszeit eine Dreierkomposition fährt, in Nebenverkehrszeiten dann einzelne Gefässe, also Einer- oder Zweierkompositionen, also je nach Bedarf. Und das ist auch das Richtige. Es braucht dazu kein separates Abo. Zu den Abos

oder Tickets müsste man vielleicht noch speziell erwähnen – das ist für Hans Läubli–, dass auch Velotickets zu lösen sind. Ich möchte hier noch eine Erfahrung zum Besten geben, die ich erst kürzlich gemacht habe: Da war eine Gruppe von Besuchern, würde ich doch einmal sagen. Ich würde nicht sagen, es waren Arbeitspendler, aber Besucher des «grossen Kantons» in der S-Bahn. Sie haben die ganze Plattform zugestellt, sie waren mit ihren Fahrrädern unterwegs. Und als die Kontrolle kam, war kein einziger dabei, der ein Velo-Ticket hatte. Sie haben das Veloticket am Automaten nicht gefunden und für das Fahrrad war nichts angeschlagen, also fährt man gratis damit. Das ist auch eine Problematik, dass wir so viele Abos generieren, die schlussendlich Verunsicherung bei den Kunden herbeiführen und nicht unbedingt zum Public-Transport-Pricing, wie Alex Gantner das nennt, beitragen.

Ich möchte auch sagen, dass ich betroffener Pendler bin auf der S5 und der S15, immer schön von der Hardbrücke nach Bubikon und zurück. Und ich kann Ihnen sagen, ich pendle während den Hauptverkehrszeiten und während den Nebenverkehrszeiten. Und es ist immer das gleiche Bild von Uster, Wetzikon bis nach Bubikon: Der letzte Wagen ist übervoll. Wieso? Man steigt in Bubikon eben dort aus, weil der Abgang näher ist. Das heisst, alle drängen sich in den letzten Wagen, dort steht man sich sogar gegenseitig auf den Füßen herum. Es ist interessant, die anderen beiden Wagen bei einer Einerkomposition sind fast leer, weil niemand dort nach vorne gehen will, um in Bubikon wieder zurückzugehen. Das heisst, die Pendler sind auch ein bisschen dumm in ihrer Art zu reisen (*Heiterkeit*).

Ich kann Ihnen sagen, mit diesem Postulat werden Sie keines dieser Probleme lösen. Sie werden einen Bericht bekommen, der Ihnen zuerst die Zuständigkeit des Verkehrsrates klarmachen wird, der Ihnen nachher die Massnahmen, die schon getroffen worden sind in der Zwischenzeit erläutern wird und der Ihnen nachher sagen wird «Schreiben Sie doch das Postulat bitte ab». Das ist das Ergebnis, das Sie mit dieser Debatte erreichen. Darum müssten wir die ganze Übung nicht machen. Denn wir haben die Ergebnisse schon, wir haben den Kenntnisstand schon, also müssen wir das Postulat gar nicht überweisen. Wenn Sie das wollen, dann blähen Sie nur die Bürokratie auf, Alex Gantner, dann machen Sie wieder etwas für Ihre Bürokratie, damit ja wieder ein Bericht stattfindet, damit ja wieder Fachstellen beigezogen werden, damit man ja wieder diskutieren kann. Und ich

weiss ganz genau, in zwei Jahren haben wir eine gleiche Debatte im Kantonsrat hier und werden das Postulat unisono abschreiben, weil es sich erledigt hat. Also, sparen Sie sich diese Übung, sparen Sie sich die Mühe und überweisen Sie das Postulat nicht. Sie haben heute schon alle Ergebnisse vorliegen. Und ich danke natürlich Marcel Burlet, dass er sich jetzt auch noch meldet.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Wie immer hat mich Lorenz Habicher herausgefordert. Man kann ja nicht mit der Dummheit der Pendlerinnen und Pendler rechnen, das ist vermessen. Aber Sie wissen doch, das ZVV-Abo soll günstiger sein, weil sich die Leute nicht zu den Spitzenzeiten bewegen. Wer den ZVV studiert, wer die Berichte liest – es wird tipptopp gearbeitet. Aber wir müssen die Spitzen am Morgen von 7.00 Uhr bis 7.30 Uhr und nachmittags um 17.00 Uhr unterbringen. Und dazu braucht es ein günstiges Abo. Und die ganz grossen Infrastrukturausbauten – Lorenz Habicher, da gibst du mir sicher recht – sind nur da, weil wir immer mehr Leute zur Spitzenzeit haben. Ich habe hier einmal den Vorschlag gemacht oder eine Anfrage gestaltet, dass zum Beispiel die Kantonsschüler eine Stunde später zur Schule gehen könnten. Das nützt den Jugendlichen. Wir wissen, dass sie am Morgen nicht so reif und so fit zum Lernen sind. Aber nicht einmal das! Es wurde einfach abgewischt mit irgendwelchen Mittagszeiten und so. Ich bin einfach nicht zufrieden mit der Antwort der Regierung und des ZVV. Man sollte hier ein bisschen flexibler sein. Wenn wir die Leute von der Stosszeit wegbringen wollen, müssen wir ein sehr günstiges Ticket haben. Und der ÖV, liebe GLP, kommt nie zum Nulltarif. Er wird nämlich immer teurer. Ich bringe wieder mal meinen Vergleich: Als ich noch zur Schule ging, kostete ein Ticket für mich 20 Rappen in der Stadt Zürich, ein Liter Benzin 51 Rappen. Wie ist es heute? Ein Liter Benzin kostet 1.80 Franken und das ÖV-Ticket 2.20 Franken, der günstigste Tarif mit Halbtags-Abo, das gab es früher nicht. Also Sie sehen, der ÖV wird nie zu billig sein. Von daher ist es wichtig, dass wir ein Angebot haben. Ich erinnere übrigens an die Stadt Bern. Die hatten dieses Ticket. Das war dann ganz speziell markiert mit einem schrägen schwarzen Strich. Es sah aus wie eine Beerdigungsanzeige, aber jeder wusste: Diese Person darf während der Stosszeit nicht Bus und Tram fahren. Und das hat funktioniert. Meine Tante hat immer gesagt «Schnell, schnell, ab 7.15 Uhr darf ich nicht mehr Tram fahren, gehen wir ein bisschen früher».

Dieses Abo war ein Run, später hat man es dann leider abgeschafft. Von daher ist diese Idee mit einem ZVV-Abo-light Zukunftsmusik. Sie werden nämlich sehen: Wenn wir dann das elektronische Ticketing erhalten, dann können wir das steuern. Jetzt können wir es noch nicht, nur mit einem Abo mit einem schrägen schwarzen Strich, bei dem man weiss: Die Leute entlasten dann den ZVV in diesen zwei Stosszeiten während des Tages, eben morgens und abends. Sie können auch mit einer Vierer- oder Fünferkomposition fahren und die Perrons verlängern, Sie bringen die Stosszeit nicht weg, Lorenz Habicher. Also bieten Sie Hand zu einer vernünftigen Lösung, die die Leute dazu ermuntert übers Portemonnaie, dass Sie nicht während der Stosszeit fahren. Unterstützen Sie dieses Postulat.

Monika Spring (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Schade, Sie haben offensichtlich nicht so genau zugehört, ausser Marcel Burlet. Nur er hat dieses elektronische Ticketing aufgenommen. Wir bleiben nicht stehen, die Innovationen schreiten voran. Die Bevölkerungszunahme ist eine Tatsache. Der ZVV muss ausgebaut werden, das ist eine Tatsache. Aber dass wir hier eben auch Lenkungsinstrumente wahrnehmen, um diese Auslastung besser zu verteilen und damit vielleicht auch einen gewissen Druck von dieser Ausbaunotwendigkeit des öffentlichen Verkehrs wegzunehmen, das scheint mir doch wichtig. Und von daher freut es mich, dass die FDP nun dieses Postulat auch zu unterstützen scheint. Ich bin zwar nicht ganz nachgekommen, was der Hauptgrund dafür ist, aber ich denke schon, es geht darum, wirklich jetzt auch zu klären, wie wir in Zukunft mit dem ÖV umgehen können und wie wir ihn auch bepreisen können. Und hier lohnt es sich durchaus, dass sich der ZVV und die Regierung ein bisschen Gedanken machen. In diesem Sinne bitte ich Sie nochmals, dieses Postulat zu unterstützen. Jawohl, Lorenz Habicher, es ist nur ein Postulätschen, aber wir behandeln hier im Rat viele Postulate, und die haben ebenso ihre Berechtigung. Man kann nicht immer nur bei der Monika Spring die Berechtigung an einem Postulat absprechen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich spüre es wieder einmal, eigentlich sind Sie alle stolz auf den ZVV, aber Sie möchten mir ein Postulat überweisen, damit wir noch besser werden. Ich bin mit vielen Votanten einig, dass die Herausforderungen, die wir mit der zukünftigen Nachfrage zu bewältigen haben, sehr gross sein werden und dass wir

hier grosse Anstrengungen machen müssen. Was ich nicht verstehen kann: Wenn man sagt, wir hätten ein kompliziertes Tarifsystem, obschon das seit 20 Jahren eigentlich mit den Tarifzonen das System in diesem Land ist. Und ich denke, dass wir uns auch weltweit mit diesem System jederzeit messen können. Ich war mit dem ZVV vor zwei Jahren in Rotterdam. Dort hat man uns vorgeführt, wie ein elektronisches Ticketsystem funktionieren sollte. Es war nur nicht ganz so einfach, weil alle beim Aussteigen noch ihren Badge reinstecken wollten. Die Fahrgastseiten wurden viel länger, sonst läuft der Badge einfach weiter. Also ganz so einfach ist es noch nicht. Und ich denke an eine Anfrage, die wir letzthin hatten, dass man an jedem Bus noch eine neue Kasse oder einen Tarifautomaten haben sollte. Hier haben wir ja gesagt, dass die Zukunft im elektronischen Ticketsystem sein wird. Und wenn Sie dieses Postulat mir überweisen wollen, nur, Monika Spring, damit sich der ZVV Gedanken macht, dann muss ich Ihnen sagen: Das ist nicht nötig. Der Zürcher Verkehrsverbund macht sich sehr wohl Gedanken, das wissen eigentlich alle hier drin und auch die KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) insbesondere und, glaube ich, auch von den SBB her. Wenn gesagt wird, die SBB überlegen sich, wie man das Tarifsystem machen sollte, muss ich Ihnen einfach sagen: Die SBB kommen manchmal nach Zürich in unsere Werkstatt, um zu schauen, wie der Verkehr zukünftig aussehen sollte. Also diesbezüglich kann ich Sie beruhigen, der ZVV macht sich sehr wohl Gedanken. Und er hat sich auch Gedanken gemacht bei dieser Antwort. Ich bin überzeugt: Wenn Sie es überweisen, wird nicht viel mehr herauskommen, denn der öffentliche Verkehr ist ein knallhartes Geschäft und der erfolgreiche 9-Uhr-Pass ist eine gute Sache. Aber er deckt 5 Prozent unserer Fahrgäste ab, nicht mehr und nicht weniger. Und für mich, sage ich Ihnen, ist das Beste, den ÖV zu fördern, wenn Sie ein ZVV-Monatsabo im Sack haben. Das haben sehr viele Leute. Das ist ein günstiges Angebot. Und ich spüre es ja und habe es schon oft gehört von den Damen und Herren Kantonsräten: Wenn man ein Billett im Sack hat und jederzeit das Verkehrsmittel benutzen kann, dann ist es am idealsten. Und es ist am besten. Wenn Sie ein neues Tarifsystem schaffen – fünf Minuten dort nicht und dort nicht –, Sie haben es ja gehört, die Senioren im Zürcher Oberland, die um fünf vor neun auf ihre Wandertour wollten und dann der Pass nicht galt, das gab einen Aufstand. Stellen Sie sich vor, wenn die Wanderung um halb fünf nicht fertig ist und die dann zwei

Stunden im Bergrestaurant bleiben müssen (*Heiterkeit*). Es ist einfach schwierig. Es ist einfach schwierig, aber ich freue mich, wenn Sie sich Gedanken machen darüber. Wir machen uns auch Gedanken. Wir haben zum Beispiel die Arbeitsgruppe «Urbane Mobilität», mit welcher der Kanton mit der Stadt Zürich, der ETH und Grossfirmen neue Konzepte prüft. Zum Beispiel wird jetzt ein Versuch durchgeführt – der Tages-Anzeiger hat letztthin darüber berichtet –, wie man vielleicht die Arbeitszeiten verschieben könnte, sodass eine Verbreiterung auch in der Morgenspitze stattfinden würde. Ich möchte Ihnen einfach sagen: Wir sind dran. Wir machen etwas. Wenn Sie dieses Postulat überweisen wollen, dann werden wir unsere Arbeit doch weitermachen. Aber ich sage Ihnen auch: Der ZVV ist am Markt. Er ist am Ball, mit und ohne dieses Postulat. Und eigentlich wäre mir lieber, wenn Sie uns das Vertrauen schenken würden, nicht mir, aber dem Zürcher Verkehrsverbund, der diese Antwort geschrieben hat, und nicht noch ein Postulat überweisen. Wir wollen arbeiten und keine Ergänzungsberichte und Postulatsantworten schreiben. Besten Dank. Ich bitte Sie trotzdem: Lehnen Sie die Überweisung ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 399/2008 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Vorsorgeverhalten und Risikomanagement des Kantons Zürich bezüglich des Ölbedarfs

Postulat von Sabine Ziegler (SP, Zürich) vom 15. Dezember 2008
KR-Nr. 400/2008, RRB-Nr. 495/31. März 2009 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, über die möglichen Auswirkungen der Verteuerung, Verknappung und später der Erschöpfung der Ölreserven auf die Wirtschaft und den Wohlstand im Kanton Zürich

einen Bericht zu erstellen. Darin sollen auch entsprechende Handlungsmöglichkeiten des Kantons aufgezeigt werden.

Begründung:

In einem Punkt sind sich die Experten einig: Wir werden den Höhepunkt der weltweiten Ölproduktion demnächst überschritten haben. Laut der «Association for the Study of Peak Oil» (ASPO) wird die Verknappung der Ölreserven schon 2010 beginnen. Auch wenn neue Quellen noch gefunden werden, wird ihre Ausbeutung teurer werden und das Öl wird spärlicher fließen. Der eben herausgekommene World Energy Outlook veranschlagt den weltweiten Ölverbrauch im Jahre 2030 auf einen Viertel höher als 2007, der Preis für Rohöl pro Fass soll in dieser Periode auf über \$ 120 steigen. Politische Ereignisse könnten diese Voraussagen noch drastisch verschlimmern.

Diese absehbaren Zukunftsszenarien sowie deren implizites Verschlechterungspotenzial bilden ein erhebliches Risiko für unsere Bevölkerung und die Auseinandersetzung damit «gehört zu den klassischen Aufgaben eines Staatswesens» (Zitat aus 4479, betreffend Risikobericht für den Kanton Zürich). Werden auch noch die Auswirkungen der CO₂-Emissionen dazugenommen, so kann man der Schlussforderung der IEA (International Energy Association) nur beipflichten: «Securing energy supplies and speeding up the transition to a low-carbon energy system both call for radical action by governments – at national and local-levels, and through participation in coordinated international mechanisms.»

Eine Zürcher Studie soll die Herausforderungen aus der Sicht des Kantons zusammenfassend darstellen und Strategien aufzeigen, wie ihnen begegnet werden kann. Es sollen verschiedene Szenarien der Erdölverknappung, die möglichen Reaktionen darauf und ein Zürcher Referenzszenario aufgezeigt werden, das den Service public aufrechterhält. Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem Bund und den übrigen Kantonen.

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

Erdöl deckt den weitaus grössten Teil unseres Energiebedarfs. Zudem dient es als Rohstoff für zahlreiche Erzeugnisse, beispielsweise Kunststoffe. Wir sind deshalb auf Erdöl – bzw. dessen Substitution –

angewiesen. Verteuerung, Verknappung, Erschöpfung und Ersatz sind deshalb globale Herausforderungen. Auf Landesebene liegt es in erster Linie in der Zuständigkeit des Bundes, die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Erdöl und dessen Derivaten sicherzustellen. Er verfügt über die hierfür erforderlichen Instrumente. Diese ergeben sich beispielsweise aus den Gesetzgebungen über die wirtschaftliche Landesversorgung, über den Umweltschutz, über die Energie oder die Zölle.

Gemäss § 4 des kantonalen Energiegesetzes (LS 730.1) und § 2 der dazu gehörigen Energieverordnung (LS 730.11) erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat alle vier Jahre Bericht über die Grundlagen der gegenwärtigen und künftigen Energieversorgung und -nutzung und über die langfristig anzustrebende Entwicklung. In seinem Energieplanungsbericht 2006 hat der Regierungsrat für die Energiepolitik des Kantons der kommenden Jahre folgende strategischen Schwerpunkte festgehalten:

- Verminderung des CO₂-Ausstosses sowie des Verbrauchs fossiler Energien,
- Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien,
- Sicherstellung der künftigen Stromversorgung.

Der Regierungsrat richtet seine Energiepolitik auf das Ziel aus, die CO₂-Emissionen von heute rund 6 t pro Einwohnerinnen und Einwohner und Jahr auf 3,5 Tonnen im Jahr 2035 und auf 2,2 t im Jahr 2050 zu senken. Zur Erreichung dieses Ziels sollen die Möglichkeiten bereits bekannter und bewährter Technologien ausgeschöpft und Innovationen genutzt werden. Mengenbeschränkungen, wie sie für eine noch weiter gehende Senkung des CO₂-Ausstosses und damit des Verbrauchs von fossilen Energien erforderlich wären, würden dagegen die volkswirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich beeinträchtigen. Erneuerbare Energien und Kernenergie emittieren bei der Anwendung kein CO₂ und unterliegen diesbezüglich keinen Forderungen nach einer Verbrauchsminderung.

Um seine energiepolitischen Ziele zu erreichen, will der Regierungsrat zunächst die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand weiter verstärken. Durch Information und Beratung der Öffentlichkeit sowie gezielte Aus- und Weiterbildung von Fachleuten und Entscheidungsträgerinnen und -trägern wird die Anwendung neuer Erkenntnisse über die rationelle Energienutzung unterstützt. An dritter Stelle steht

die finanzielle Förderung von Investitionen Privater. Soweit diese Massnahmen zur Erreichung der gesteckten Ziele nicht ausreichen, müssen Vorschriften mit neuen oder verschärften Mindestanforderungen Platz greifen.

Insbesondere im Gebäudebereich ist die Energieeffizienz weiter zu steigern. Der Restbedarf an Energie ist so weit wie möglich mit erneuerbaren Energien und Abwärme zu decken. Dazu sieht der Regierungsrat folgende Schritte vor:

- Kantonale Neubauten werden im Minergie-Standard erstellt, einzelne Pilotprojekte im Minergie-P-Standard. Bei Erneuerungen wird der Minergie-Standard eingehalten, soweit dies mit sinnvollen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zu verwirklichen ist.
- Die Betriebsoptimierung der Haustechnik in den bestehenden kantonalen Bauten wird weitergeführt.
- Information und Weiterbildung der Fachleute sowie das Marketing für den Minergie-Standard werden verstärkt.
- Die Nutzung von eigenen Energiequellen (Abwärme aus Kehrlichtverbrennungsanlagen, zentralen Abwasserreinigungsanlagen, Oberflächen- und Grundwasser sowie Holz) wird gefördert.
- Die Förderung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien wird ab 2008 im Rahmen eines neuen Rahmenkredites verstärkt.
- Energiegesetz und Wärmedämmvorschriften werden an die neuen Musterenergievorschriften der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren angepasst.

Im Verkehrsbereich steht die Unterstützung der Einführung energieeffizienter Fahrzeuge sowie der Verbreitung CO₂-armer oder CO₂-neutraler Treibstoffe im Vordergrund. Der Regierungsrat sieht dazu folgende Schritte vor:

- Bei der Fahrzeugbeschaffung wird der Energieeffizienz und der Treibstoffart ein hoher Stellenwert eingeräumt.
- Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wird das Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs gezielt verbessert, und der Fuss- und Veloverkehr werden gefördert.
- Die Umsetzung einer differenzierten Motorfahrzeugsteuer im Sinne des Vorschlages der Strassenverkehrsämter wird geprüft.

Bei der Elektrizität ist die sich abzeichnende Selbstversorgungslücke möglichst klein zu halten. Der Regierungsrat sieht dazu folgende Schritte vor:

- Die Anstrengungen der Elektrizitätswirtschaft zur Bereitstellung genügender Kapazitäten für die Stromerzeugung im Inland werden mitgetragen.
- Die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromproduktion wird unterstützt.
- Bei der Strombeschaffung für die kantonalen Liegenschaften wird erneuerbaren Energien im Rahmen der Verhältnismässigkeit weiterhin der Vorzug gegeben.
- Die Anstrengungen zum Abschluss von Zielvereinbarungen mit Energie-Grossverbrauchern werden weiter verstärkt.

Weiter gehende Massnahmen wären angesichts der klaren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton aus heutiger Sicht nicht möglich oder unverhältnismässig. Der mit dem Postulat geforderte Bericht würde für den Kanton – auch insbesondere in finanzieller Hinsicht – einen sehr hohen Aufwand mit sich bringen, dem lediglich ein kaum ersichtlicher Mehrwert gegenüberstünde. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 400/2008 nicht zu überweisen.»

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Seit 2008 verlange ich einen Bericht über die Auswirkungen von Verteuerung, Verknappung und Erschöpfung der Erdölreserven und die Auswirkungen auf die Wirtschaft. Nach vier Jahren bekomme ich ein nettes Berichtchen, ein Berichtchen über die Energieeffizienz, über das Energiesparen, über den Energieplanungsbericht, über das Reporting der Risiken. Aber haben Sie, Herr Volkswirtschaftsdirektor, überhaupt die Frage verstanden, die ich eigentlich gestellt habe? Ich habe eine ganz deutliche Frage gestellt und die heisst, ich sage es nochmals: die Auswirkungen der Verteuerung, Verknappung und Erschöpfung der Erdölreserven auf die Wirtschaft des Kantons Zürich.

Der vorliegende Bericht enthält keine solche Aussage und sagt nur, der Bund sei zuständig. Ressourcen oder Rohstoffe sind zentral für die Wirtschaft und nicht nur das Geld. Es sind auch Rohstoffe wie Erdöl, die zentral sind für unsere Wirtschaft. Ich will nicht über die Nutzung von Erdöl sprechen, das relativ einfache Verbrennen mit ei-

nem Wirkungsgrad von nur 40 Prozent. Ich glaube, diese Nutzung von Erdöl können wir hoffentlich in den nächsten Jahrzehnten überwinden und einmal wegkommen vom einfachen Verbrennungsmotor. Ich spreche hier von Erdölnutzung in ihrer hochwertigen Form, seien es Schmiermittel, sei es als Grundsubstanz für die Kunststoffindustrie oder seien es auch die wichtigen Zulieferstoffe für die Medizinaltechnik. Hier haben wir auch Industriezweige. Die wollen wir nicht irgendwie nach Asien verschieben. Wir haben Industriezweige hier im Kanton Zürich, die wirklich eine hochwertige Nutzung von Erdöl brauchen und die wirklich unsere Wirtschaft auch vorwärtstreiben. Hier hat auch die öffentliche Hand eine Aufgabe. Und das ist nicht nur beim Bund anzusiedeln. Es ist auch eine wichtige Aufgabe des Kantons in Form der Aufklärung, andererseits, um die verschiedenen Rohstoffpuffer oder Rohstoffschwankungen auszugleichen. Wir wissen, wir kommen immer mehr in diese «Peak-Oil-Zeit» rein. Und was heisst das? Das wird heissen, dass durch die Verknappung der Erdöl-Ressourcen die Preise immer volatiler werden. Das heisst, ein Kanton hat eine gewisse Funktion, eine Reserve aufzubauen für kurzfristige Schwankungen, damit nicht plötzlich die Wirtschaft vor unglaublichen Preisen steht – es ist schon jetzt bei 130 Dollar pro Barreł, dass die Preise nicht unglaublich hochschnellen und dass der Umbau unserer Wirtschaft in Richtung Alternativen zum Erdölverbrauch schwanken kann. Die IEA, also die Internationale Energie-Agentur, sagt auch hier deutlich, schon im Jahr 2009: Die Sicherung des Erdölvorrates ist eine Aufgabe, die die Regierungen übernehmen sollen. Sie sagen weiter – und ich will auf diesen Punkt einen stärkeren Akzent setzen –, sie sagen ganz deutlich, dass der Übergang in eine entkarbonisierte Zukunft radikale Aktionen von den Regierungen verlangt. Die IEA ist nicht eine Gruppierung von Linksalternativen. Es ist eine Gruppierung von Regierungen, von Energiespezialisten und auch von Vertretern unserer Wirtschaft. Es sind auch Vertreter von der Wirtschaft in der Schweiz und im Kanton Zürich.

Über diese konsequente oder eben radikale Arbeitsweise möchte ich sprechen, und darüber steht nichts in diesem Bericht. Darum ist es zentral, dass wir wirklich einmal einen Bericht haben, wie wir in Zukunft, wenn diese Peak-Oil-Zeit wirklich eintritt, unsere Erdölreserven, die wir dringend nötig haben für unsere Wirtschaft, halten. Und wie können wir die Transition, also den Übergang in eine dekarbonisierte Wirtschaft machen? Also, wenn ich im letzten Abschnitt dieser

Postulatsantwort lesen muss «Aus heutiger Sicht ist es nicht nötig und unverhältnismässig, einen Bericht zu schreiben», dann muss ich der Regierung sagen: Sie haben die Thematik nicht ernst genommen. Und ich meine, das ist die Funktion des Parlaments: vorausschauend zu handeln und diesen Bericht einzufordern, damit wir mit richtigen Grundlagen eine Debatte über den Übergang von einer Erdölgesellschaft in eine dekarbonisierte Gesellschaft machen können, wie wir in diesem Prozess unsere Wirtschaft auch im Kanton Zürich unterstützen können, damit sie wettbewerbsfähig bleiben kann.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen die Ablehnung respektive Nichtüberweisung dieses Postulates aus dem Jahr 2008. Ich begründe dies materiell und formell wie folgt: Materiell, erstens: Dieses Postulat ist nicht stufengerecht. Wenn schon, hätte die energiepolitische Sprecherin und Postulantin der Sozialdemokraten dieses Anliegen via einen ihrer Vertreter im eidgenössischen Parlament einbringen sollen. Zweitens: Auch ein Zürcher Bericht – und das erhielten wir ja vom Regierungsrat innert zweier Jahre bei Annahme dieses Postulates – würde keine weiteren neuen Aufschlüsse erbringen, welche wir für die Zukunft sinnvoll verwenden könnten, ausser viel zusätzlicher Arbeit in der Verwaltung, weiterer unnötiger Kosten für die Steuerzahler und eines Haufens von Papier. Drittens: Zu den möglichen Auswirkungen von Verteuerung, Verknappung und der irgendwann in der Zukunft erfolgenden Erschöpfung der Ölreserven gibt es wohl weiss Gott genügend wissenschaftliche Abhandlungen und Berechnungen, welche auch auf den Kanton Zürich ohne aufwendigen Bericht der Regierung durch jedes Ratsmitglied heruntergerechnet werden kann. In diesem Zusammenhang verweise ich die Postulantin gerne auf die folgenden Publikationen: das seit rund 60 Jahren jährlich erscheinende und weltweit anerkannte Referenzwerk «Statistical Review of World Energy», erstellt durch BP, British Petroleum, dessen Ausgabe 2012 soeben erschienen ist und unter www.bp.com eingesehen werden kann, den Shell Sustainability Report 2011 – er ist über www.shell.com einzusehen – und, Sie hören richtig, das Parteiprogramm der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz vom Oktober 2010. Unter dem Titel «Für eine sozialökologische Wirtschaftsdemokratie» und dem Untertitel «Der Nachhaltigkeit zum Durchbruch verhelfen» kann man nach dem schönen einleitenden Satz «Das heute vorherrschende kapitalistische Produk-

tionsmodell übernutzt die biologische Kapazität der Erde» und vielen guten Vorsätzen und weniger nachvollziehbaren Berechnungen auf Seite 55 nachlesen: «Die bisherigen Hauptenergieträger Erdöl, Erdgas und Uran sind entweder extrem risikoreich oder extrem umweltschädlich» – und jetzt – «Ihre Vorräte gehen zu Ende». Da ja die Sozialdemokratische Partei der Schweiz nicht für Oberflächlichkeit bekannt ist, bin ich sicher, dass vor Aufnahme dieser Feststellung ins eidgenössische Parteiprogramm entsprechende Voraussagen, Visionen und Berechnungen internationaler und dem Sozialismus nahestehender Koryphäen konsultiert, genauer unter die Lupe genommen und diskutiert wurden. Ich erlaube mir deshalb, der Postulantin den Rat zu geben, sich dahingehend bei ihrer Parteizentrale in Bern darüber zu informieren und sich an die entsprechenden Genossen verweisen zu lassen.

Die Postulantin hat als Tochter eines ehemals für die Arabian American Oil Company tätigen Geologen mehrere Jahre in Saudi-Arabien gelebt und dürfte sicherlich noch über den einen oder anderen guten Kontakt zu in Wissenschaft und Industrie tätigen Ölexperten verfügen. Umso verwunderlicher ist es, dass sie nun die Verwaltung des Kantons Zürich um die Beurteilung eines solch höchst komplexen geopolitischen, geostrategischen und den Gang der Weltwirtschaft massgeblich beeinflussenden Themas bemühen will. Traut sie etwa den Berechnungen der Experten ihrer eigenen Partei und der Industrie nicht? Ist sie der Meinung, dass die Verwaltung des Kantons Zürich in dieser Sache kompetenter ist? Was die Vorsorge des Kantons Zürich im Krisenfall betrifft, so verweise ich die Postulantin gerne auf den Bericht zur Vorratshaltung der Eidgenossenschaft, verfasst durch das dem EVD (*Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement*) untergeordneten Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung, BWL, vom 30. November 2011, und den soeben publizierten Geschäftsbericht 2011 der CARBURA, der Pflichtlagerorganisation der Schweizerischen Mineralölwirtschaft. Ich habe beide Berichte mitgebracht und leihe sie Sabine Ziegler gerne für ein vertieftes Studium aus.

Und zu guter Letzt, um den materiellen Teil meiner Begründung betreff Ablehnung dieses Postulates abzurunden, gehe ich gerne noch auf die Frage der Verteuerung der Energie und die Auswirkungen auf den Wohlstand im Kanton Zürich ein. Drei Viertel der im Kanton Zürich eingesetzten Energie stammt aus fossilen Quellen. Und ohne hier eine ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsident Bernhard Egg: Ihre Redezeit ist leider abgelaufen. Bei Vorstössen hat nur die Erstunterzeichnerin zehn Minuten.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Dass die Überweisung dieses Postulates wichtig ist, haben wir vorhin von zwei Vorrednern gehört. Wir sollten einerseits diesen Bericht erstellen und wir sollten uns dabei nicht nur auf die Aussagen von interessengesteuerten Studien der Industrie stützen. Da aber die Stellungnahme des Regierungsrates zur Überweisung nicht viel Positives erwarten lässt, mache ich hier gleich einen Vorschlag für den Bericht.

Der Regierungsrat anerkennt, dass die globalen Klimaveränderungen die grösste Herausforderung aller Zeiten für Mensch und Wirtschaft ist und dass die Praxis der Ausbeutung von Ölsanden, Ölschiefer und anderen alternativen Lagerstätten fossiler Energien den Öl-Peak zwar hinausschieben kann, aber neben den globalen Klimaproblemen auch massive Umweltschäden bei der Extraktion und Weiterverarbeitung verursacht. Er ist daher der Ansicht, dass der Kanton Zürich Sofortmassnahmen zur Verminderung des Ölbedarfs im Kanton Zürich umsetzen muss und nicht warten kann, bis steigende Preise und globale Verknappung ihm keine andere Wahl lassen. Das bedeutet insbesondere, dass der Regierungsrat folgende Massnahmen umsetzt: Er verzichtet auf Verkehrsprojekte, welche die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr steigert, weil diese gemäss den eigenen Erfahrungen und der allgemein anerkannten Lehre zu Zusatzverkehr und damit steigenden Emissionen führen. Dafür setzt er sich mit aller Kraft dafür ein, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit ÖV und Langsamverkehr erfüllt werden können. Der Regierungsrat überwindet seine innere Blockade und stellt ein funktionierendes Immobilienmanagement auf die Beine, welche es ihm erlaubt, seine selbstgesteckten Ziele Vorbildfunktion als Bauherr, konsequente energetische Sanierung – zu erreichen. Die dafür bereitstehenden Gelder werden genutzt und nicht für die Erreichung eines guten Rechnungsabschlusses aufgespart.

Weiter: Als Anteilseigner des Flughafen Zürich setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass durch die Anbindung des Flughafens an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz die Fluggesellschaften neue Hub-Geschäftsmodelle entwickeln können, die nicht auf unzählige Flüge auf kurze Distanzen angewiesen sind. Der Regierungsrat gestaltet die Steuergesetzgebung nach ökologischen Kriterien und verwen-

det dabei insbesondere auch Instrumente, welche energieeffiziente Bauten fördern und schlecht unterhaltene, energieverwendende Liegenschaften stärker belasten. Gleiches gilt für den übermässigen Verbrauch von Fläche. Der Regierungsrat fördert eine Landwirtschaft, die sorgsam mit externen Betriebsstoffen umgeht und die Speicherung von CO₂ im Boden fördert, zum Beispiel mit alternativen Anbaumethoden oder der Wiedervernässung drainierter Böden. Der Regierungsrat eliminiert weiter die Hindernisse, welche die einheimische Produktion erneuerbarer Energien verhindern, damit in diesem Bereich innovative Lösungen und zukunftsfähige Technologien für den Werkplatz Zürich entwickelt werden können.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass ein solcher Umbau nicht für alle die bequemste Lösung ist und ein breites Umdenken insbesondere bürgerlicher Bedenkensträger erfordert. Er ist sich aber auch bewusst, dass ohne diesen Umbau der Wohlstand nicht gehalten werden kann. In diesem Sinne ruft er die Bevölkerung und die Wirtschaft dazu auf, nicht aus Angst vor möglichen Risiken zu erstarren, sondern die neuen Chancen, die dieser nötige Umbau bietet, zu nutzen. Er vertraut auf die Innovationskraft der Zürcher Unternehmen, die sich mit ihren in Zürich erarbeiteten und getesteten Lösungen zu den führenden globalen Anbietern entwickeln werden und damit zum umwelt- und sozialverträglichen Wohlstand der Bevölkerung beitragen.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass noch weitere als diese aufgezählten Massnahmen notwendig sind. Gemäss seinen neuen Richtlinien in diesem Bereich verzichtet der Regierungsrat aber auf die weitere Aufzählung, sondern lässt Taten statt Worte folgen. Dies mein Vorschlag für einen guten Bericht.

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir haben das klare Ziel, um 12.00 Uhr fertig zu sein, weil Fraktionsausflüge stattfinden.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Ich werde versuchen, meine Redezeit nicht zu strapazieren. Die CVP wird dieses Postulat nicht unterstützen, und zwar aus der Hauptüberlegung: Es ist die falsche Flughöhe. Der Kanton ist für Fragen, wie sie hier aufgeworfen sind – wichtige Fragen –, nicht zuständig. Es ist der Bund, der zuständig ist, und ich beneide den Bund nicht. Es ist eine sehr schwere Aufgabe, die da anzugehen wäre. Die fossile Energielücke wird kommen, da haben

wir keine Illusionen. Ob sie in diesem Jahrzehnt kommt oder wann immer kommt, das wissen wir nicht so genau, aber das fordert uns alle heraus. In dem Sinn ist der Kanton eben doch gehalten, irgendwie sich Gedanken zu machen. Wir warten beispielsweise gespannt auf den neuen Energieplanungsbericht. Da wird ja sicher drinstehen, wie sich der Kanton auf diesen Weg begeben wird, wie der CO₂-Ausstoss im Kanton gesenkt werden könnte. Das ist ein grosser Beitrag, um dieses Problem zu lösen. Ich denke, einerseits wegen der Vorratssituation der fossilen Brennstoffe, andererseits wegen der Klimaauswirkungen ist eine Reduktion betreffend CO₂ wirklich dringend angezeigt. Es freut uns natürlich, wenn der Kanton in eigener Sache selber Hand anlegt und versucht, den Verbrauch der fossilen Stoffe zu bremsen, indem er seine Gebäude besser isoliert, und so weiter. Die grösste Unabhängigkeit erreichen wir dann, wenn wir möglichst wenig auf fossile Brennstoffe abstützen. Das ist das, was ich mitgeben möchte. Aber dieses Postulat bringt es nicht.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Ich mache es noch kürzer. Natürlich braucht es auch im Kanton Zürich einen Bericht. Ich finde das etwas arrogant, zu meinen, wir müssten uns nicht mit diesem Thema auseinandersetzen. Deshalb gebe ich Sabine Ziegler recht, wenn sie darauf beharrt, dass man ihr Anliegen eben doch prüft. Im Energieplanungsbericht des Regierungsrates von 2006 ist neben der Förderung der Energieeffizienz und erneuerbaren Energie sowie der Sicherstellung der Stromversorgung auch von der Senkung des CO₂-Ausstosses und dem Verbrauch fossiler Energien die Rede. Ich habe mich virtuell am Genfer Autosalon umgeschaut und festgestellt, dass bei den zwei günstigsten Fahrzeugen, einem Hybrid von Toyota, immer noch 72 Mikrogramm per 100 Kilometer ausgestossen werden. Das als umweltfreundliches und wirtschaftlichste Alternative zu den herkömmlichen Treibstoffen geltende Erdgas/Biogas ist aber auch nicht wirklich eine Innovation. Der CO₂-Ausstoss beträgt auch nur 24 Prozent weniger als bei Benzinmotoren. Und wenn alle organischen Abfälle der Restaurants und Hotels und Privathaushalte zusammen zu Gas vergärt würden, könnte man damit etwas über 10 Prozent aller Fahrzeuge in der Schweiz beliefern. Das würde also bei steigender Nachfrage nach Mobilität nicht reichen. Mit Vernunft kann nicht gerechnet werden, solange immer noch PS-starke Boliden die Mehrheit der technischen Innovationen ausmachen und die CO₂-Belastung eben

nicht abnimmt, egal wo. Auch nicht beim Heizen, weil wir ja immer grössere Wohnungen brauchen und immer mehr Fläche verbrauchen, sehe ich da auch keine schnelle Lösung. Ich bitte Sie, dieses Postulat zu überweisen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Das Problem, das Sabine Ziegler aufwirft, ist ganz ohne Zweifel eine der grossen Herausforderungen der Menschheit und wir sind hoffentlich bescheiden genug, zu wissen, dass wir sie nicht lösen können in diesem Rat. Wir haben eine Energiestrategie des Bundesrates zu erwarten, mit welcher er uns aufzeigen will, wie man bis 2050 nicht nur aus der Atomenergie aussteigt, sondern auch den Erdölverbrauch auf 16 Prozent von heute aus reduziert. Innerhalb dieser Strategie wird der Zürcher Regierungsrat dem Kantonsrat einen Energieplanungsbericht vorlegen, den wir zu genehmigen haben – neu. Und wir werden dann sehen, ob die Antworten, die der Regierungsrat hier in dieser Stellungnahme gibt, übertroffen werden können. Der Regierungsrat beflissigt sich mit seiner Stellungnahme darin, die Handlungsebene des Kantons, kleinmassstäblich, so wie sie heute vorgesehen ist im Energiegesetz einerseits und auch im Baugesetz andererseits, darzulegen. Und das ist richtig so. Wir müssen uns einfach klar sein, dass bis heute die Ölwirtschaft privat organisiert ist. Auch die CARBURA ist eine private Vereinigung, die zusammen mit dem Bund einen Vertrag hat, mit dem sie sicherstellt, dass die nötigen Reserven da sind. Dass wir wirtschaftlich unter der Ölpreissteigerung zu leiden haben werden, ist ohne Frage so. Wir haben vor zwei Jahren einen Vorgeschmack bekommen, als der Säulenpreis beim Benzin ungefähr bei 2.10 Franken lag und die Leute sich langsam überlegt haben, ob sie nicht tatsächlich ein paar Kilometer weniger fahren könnten. Langer Rede kurzer Sinn: Die FDP sieht die Handlungsebene des Kantons hier nicht gegeben und wird das Postulat nicht überweisen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Ja, sehr geehrte Postulantin, drei Viertel der im Kanton Zürich eingesetzten Energie stammt aus fossilen Quellen. Und ohne hier eine energiepolitische Grundsatzdebatte auslösen zu wollen: Wer neben der generellen Forderung nach Reduktion der weltweit viel zu hohen CO₂-Emissionen unbedacht und aufgrund des heutigen Standes von Technik und Forschung alternativlos den sofortigen Ausstieg aus der

Atomstromproduktion fordert, der frönt der Utopie. Glänzendes Beispiel dafür ist die in unserem Nachbarland, in Baden-Württemberg regierende Koalition von Sozialdemokraten und Grünen, welche soeben wieder ein 45 Jahre altes Steinkohlewerk in Betrieb genommen hat. Und genau hier, liebe Sabine Ziegler, liegt wohl Ihr Problem. Sie und Ihre Partei verlangen den Ausstieg aus der Atomenergie, eine radikale Reduktion von CO₂-Emissionen, alles nachzulesen im vorgeannten Parteiprogramm. Und das Volk ist nicht gewillt, analog zur Abschaffung des Kapitalismus Ihren wirtschaftsschädigenden und die Freiheit beschneidenden Theorien und Utopien zu folgen. Und nun verlangen Sie, in diesem Fahrwasser schwimmend, mittels eines utopischen und nicht stufengerechten Postulates von Verwaltung und Regierung einen Steuern vernichtenden und Ressourcen bindenden Bericht in Form eines endlosen Papiertigers. So viel zum Materiellen.

Und jetzt noch zum Formellen. Es ist wirklich Zeit, im Sinne der Effizienz der parlamentarischen Arbeit und der Arbeit von Regierung und Verwaltung, dass im Kanton Zürich der parlamentarische Vorstoss in Form des Postulates abgeschafft wird. Hätte Sabine Ziegler nur eine Anfrage gestellt, so hätte sie innerhalb dreier Monate von der Regierung eine Antwort erhalten. Wäre sie mit der Antwort der Regierung nicht einverstanden gewesen, so hätte sie entweder einen weiteren Vorstoss zu diesem Thema in Form einer Interpellation, einer Motion oder einer Parlamentarischen Initiative stellen können. Alle diese Formen der parlamentarischen Vorstösse sind um einiges effizienter als ein Postulat, über welches im vorliegenden Falle fast dreieinhalb Jahre nach dessen Einreichung nun endlich im Rat debattiert und über Überweisung und Nichtüberweisung abgestimmt wird, bevor dann der Regierungsrat bei Überweisung, was ich nicht hoffe, spätestens nach zwei oder sogar weiteren drei Jahren einen Papiertiger abliefern. Und wie hat doch Otto von Bismarck so schön gesagt? «Die Bürokratie ist es, an der wir alle kranken.»

Lehnen Sie dieses nicht stufengerechte und einzig und allein die Bürokratie beschäftigende Postulat ab. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Wenn es gestattet ist, sage ich noch etwas. Die Fragen, die von der Postulantin aufgeworfen wurden, haben wir sehr wohl ernst genommen. Und wir haben sie auch verstanden. Aber wir sind der falsche Adressat. Ich bin auch der Meinung, wie Sabine Ziegler, dass die Versorgung mit Rohstoffen für unsere Wirt-

schaft wichtig ist, sogar sehr wichtig. Aber – da hört die Einigkeit auf – wir sind einfach der falsche Adressat. Es ist auch im Berichtsentwurf von Thomas Wirth, den ich verdanke, die Hälfte dieser Massnahmen nicht Kantonssache. Das ist nicht Kantonssache, darum, glaube ich, auch wenn Sie wieder einen Bericht einfordern, erspart das keinen Liter Öl, sondern er braucht nur Öl. Ich bitte Sie deshalb, darauf zu verzichten.

Und ich möchte Ihnen noch was sagen: Mit dem Energieplanungsbericht werden viele dieser Fragen, die angetönt wurden, auf den Tisch kommen. Ich muss Ihnen nur sagen: Um diesen Energieplanungsbericht zu erstellen, muss der Kanton ja ein bisschen wissen, woran er ist. Und beim Bund ist jetzt weniger klar als klar. Es ist alles offen. Es wird so viel gesagt und 14 Tage später ist es wieder anders. Ich sage Ihnen ein Beispiel: Konzessionen für Wasserkraftwerke in den Bergen. Die Bergkantone warten selbstverständlich darauf, dass die Flachländer dann diese «Cashcows» den Bergkantonen übergeben müssen, wenn die Konzessionen auslaufen. Da gibt es Konzessionen, die laufen in 15 Jahren aus, es gibt solche, die laufen in zehn Jahren aus. Die Flachlandkantone sagen «Können wir jetzt investieren in diese Werke, die wir in den nächsten 50 Jahren abschreiben wollen, wenn sie in 15 Jahren nachher den Bergkantonen gehören?» Sie sagen «Ja, das Risiko ist uns zu gross» und die Bergkantone sagen «Wir warten jetzt mal», weil sie auch die Finanzkraft nicht haben. Wenn der Bund jetzt bei den Konzessionen – das ist nur ein Beispiel – dies nicht regelt, dann werden diese Reserven, die man in der Wasserkraft zu haben glaubt, nicht realisiert werden in nächster Zeit. Das ist nur ein ganz kleiner Ausschnitt, dass der Bund klare Vorgaben machen muss, damit die Kantone wissen, woran sie sind. Und im Übrigen, so wie Sie geredet haben, ist es auch nicht. Im Gebäudebereich, im Verkehrsbereich – das Volk hat gestern das neue Verkehrsabgabengesetz festgestellt – haben wir im Kanton Zürich grosse, sehr grosse Fortschritte gemacht. Und wenn ich noch ein bisschen global schaue, was man ja beim Öl muss, möchte ich sagen: Die Zürcher und die Schweizer sind Musterknaben und werden es auch bleiben, mit und ohne Bericht. Und deshalb verzichten wir besser. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 400/2008 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes***Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Claudia Gambacciani, Zürich***

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich bitte Sie nur noch kurz um Aufmerksamkeit. Es ist ein Rücktrittsgesuch eingegangen. Claudia Gambacciani, Zürich, ersucht sinngemäss um Genehmigung des vorzeitigen Rücktritts. Gestützt auf Paragraph 35 folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat über dieses Gesuch zu entscheiden. Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 13. Juli 2012 ist damit genehmigt und ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge an die Hand zu nehmen.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Stadtspark auf dem Kasernenareal**
Postulat *Peter Ritschard (EVP, Zürich)*
- **Fehlender Nachwuchs in der Informatik**
Postulat *Peter Ritschard (EVP, Zürich)*
- **Leichtsinnige Bezüge von Vorsorgegeldern**
Postulat *Peter Ritschard (EVP, Zürich)*
- **Schul- und Klassenassistenzen an der Volksschule**
Anfrage *Mattea Meyer (SP, Winterthur)*

Rückzug

- **Medienvielfalt im Kanton Zürich**
Postulat *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*, KR-Nr. 291/2010

3932

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr

Zürich, den 18. Juni 2012

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
25. Juni 2012.