


131. Sitzung, Montag, 26. Oktober 2009, 14.30 Uhr

 Vorsitz: *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*
Verhandlungsgegenstände
27. Wirkungsvolle Lärmgebühren beim Flughafen Kloten

Postulat Priska Seiler (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 14. Mai 2007

 KR-Nr. [142/2007](#), Entgegennahme, Diskussion..... *Seite 8568*
28. Zürcher Standortfaktor-Index: Transparente Grundlagen für eine nachhaltige Standortstrategie

Postulat Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Regula Götsch (SP, Kloten) und Raphael Golta (SP, Zürich) vom 21. Mai 2007

 KR-Nr. [149/2007](#), RRB-Nr. 1337/5. September 2007 (Stellungnahme) *Seite 8584*
29. Umgestaltung von Busbuchten bei Fahrbahnhaltestellen

Interpellation Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) vom 11. Juni 2007

 KR-Nr. [175/2007](#), RRB-Nr. 1123/18. Juli 2007 *Seite 8597*
30. Kreditvorlage zur Einreichung von Pilotprojekten für Road Pricing

Motion Marcel Bulet (SP, Regensdorf), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 24. September 2007

 KR-Nr. [277/2007](#), RRB-Nr. 1970/19. Dezember 2007 (Stellungnahme) *Seite 8610*

31. Pilotversuch ökologisches Road Pricing jetzt

Motion Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Peter Weber (Grüne, Wald) und Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 24. September 2007

KR-Nr. [278/2007](#), RRB-Nr. 1971/19. Dezember 2007 (Stellungnahme)..... Seite 8612

32. Einreichung einer Standesinitiative für ein befristetes Bundesrecht zu Road Pricing-Versuchen

Parlamentarische Initiative Sabine Ziegler (SP, Zürich), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 24. September 2007

KR-Nr. [282/2007](#) Seite 8616

Verschiedenes

- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse Seite 8636
- Rückzüge..... Seite 8637

Geschäftsordnung

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

27. Wirkungsvolle Lärmgebühren beim Flughafen Kloten

Postulat Priska Seiler (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 14. Mai 2007
KR-Nr. [142/2007](#), Entgegennahme, Diskussion

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, seinen Einfluss im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (FZAG) geltend zu machen, indem er sich für folgende Punkte einsetzt:

1. Sofortige Anpassung der lärm- und zeitabhängigen Start- und Landegebühren, damit diese wieder ihre ursprüngliche lenkende Wirkung erhalten.

2. Rollende Anpassung der Lärmklasseneinteilung:

Fortschritte bei der Lärmbekämpfung an der Quelle sollen finanziell attraktiv sein. Dabei gilt folgende Zielvorgabe: Es müssen stets von mindestens 50 % der Flugbewegungen Lärmgebühren erhoben werden.

Begründung:

Die lärm- und zeitabhängigen Zuschläge zu den Start- und Landege-
bühren korrespondieren nicht mehr mit dem Stand der Technik. Heute
fallen bereits 85 % aller Verkehrsflugzeuge auf dem Flughafen Kloten
in diejenige Klasse, die am lärmgünstigsten ist und daher gebührenfrei
bleibt. Die meisten Flugzeuge aus den lauten Lärmklassen sind inzwi-
schen ausgemustert worden. Aber auch der Zuschlag von nur 1000
Franken pro Flugzeug in der höchsten Lärmklasse steht in keinem
Verhältnis zu den übrigen Betriebskosten.

Die Lärmklasseneinteilung wurde im Mai 2000 das letzte Mal den
damals aktuellen Verhältnissen angepasst und muss daher dringend
wieder verschärft werden. Sonst verpuffen die Wirkung und der Sinn
dieser Lenkungsabgabe, was sich wiederum negativ auf die lärmge-
plagte Anwohnerschaft auswirkt. Zudem fliessen durch die zu tiefen
Gebühren 6 Millionen Franken weniger in den Airport Zurich Noise
Fund als noch im Jahre 2000, was niemandem dient. Da der Kanton
Zürich mit der Vereinbarung vom März 2006 als Gläubiger und Vor-
finanzierer für die FZAG eintritt, ist es daher zwingend, dass der
Lärmfonds besser bestückt wird.

(Bei der Begründung möglicher Massnahmen im Zusammenhang mit
dem Einhalten des ZFI erwähnte die Zürcher Regierung selber eine
potenzielle Einflussnahme auf die Gebührenordnung der Flughafen-
halterin.)

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Der Regierungsrat ist bereit, das
Postulat entgegenzunehmen. Lorenz Habicher, Zürich, hat an der Sit-
zung vom 27. August 2007 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der
Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Zuerst ein Kapitel für die Medien:
Krebse bewegen sich seitwärts, und im Volksmund gibt es den Aus-
spruch «zurückkrebse».

Am 21. Oktober 2009 titelte die NZZ (*Neue Zürcher Zeitung*) «Leisere Flugzeuge dank höheren Gebühren?» Der Tages-Anzeiger doppelte nach «Fluglärm soll wieder kosten». Zitat aus dem NZZ-Artikel: «Die SVP steht einer Anpassung grundsätzlich zwar ebenfalls positiv gegenüber, will aber keinen Automatismus. Deshalb hat SVP-Kantonsrat Lorenz Habicher einen Ablehnungsantrag formuliert.»

Ich stelle richtig, dass ich nie ein Interview zu diesem Thema gegeben habe. Die SVP möchte auch klarstellen, dass sie gegen Gebühren und Abgaben ist. Hier hat der Journalist seinen Freiraum genutzt und hat schlecht recherchiert. Er hat kein Interview geführt. Er war der Meinung, das würde vielleicht ein bisschen den Artikel aufpeppen, wenn man schreibt, die SVP stehe einer Anpassung grundsätzlich positiv gegenüber. Es ist interessant, dass man das so sagen kann, weil in Flughafenfragen oft mit Teilwahrheiten oder Scheinargumenten, manchmal mit Erfindungen, um nicht zu sagen mit Desinformationen gearbeitet wird.

Ich hoffe, dass ich heute richtig zitiert werde, wenn ich zur Sache komme. Das Postulat fordert die Einflussnahme im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Es beinhaltet zwei Schwerpunkte: die sofortige Anpassung von Start- und Landegebühen und die rollende Anpassung der Lärmklasseneinteilung. Niemand in diesem Saal wird sich gegen Lärmgebühren aussprechen, weil diese schon bestehen. Das Postulat fordert aber weit mehr, darum der Ablehnungsantrag der SVP.

Die SVP unterstützt eine Überprüfung der Gebühren am Flughafen Zürich. Diese bewegen sich im europäischen, wenn nicht im weltweiten Vergleich auf horrenden Höhen und werden immer weiter ausgebaut, vom Lärmfünfliber, von Sicherheitsgebühren, von Zuschlägen hier und da. Man kann sich denken, diese Gebühren werden sich negativ für die Unternehmen auswirken und auch für den Standort Zürich.

Die SVP lehnt auch das postulierte Vorgehen mit dem Automatismus ab. Darum beantragen wir die Nichtüberweisung. Eine Überprüfung kann allenfalls auch eine Anpassung nach unten ergeben. Sicher muss sie an die Hand genommen werden, weil die Gebühren schon länger nicht mehr überprüft wurden. Die Fortschritte bei der Lärmbekämpfung an der Quelle sollen attraktiv sein, das heisst sie müssen honoriert werden. Wenn sich jemand so verhält, dass er keine Gebühren bezahlen muss, dann soll das honoriert werden. Es soll nicht darauf hingearbeitet werden, dass mindestens von 50 Prozent der Flugbewe-

gungen Lärmgebühren erhoben werden müssen. Es kann nicht sein, dass wenn jemand sich im Sinne des Gesetzgebers verhält, dieser nachher gestraft wird, weil man eine Quote einführt, dass mindestens 50 Prozent der Flugbewegungen belastet werden müssen. Stellen Sie sich vor, Sie haben nur noch Anflüge im Segelflugverfahren, lärmneutral, und Sie wollen dann mindestens 50 Prozent der Flugbewegungen mit Lärmgebühren belasten. Wie wollen Sie das als Gesetzgeber überhaupt umsetzen? Sie können das schlicht und ergreifend vergessen.

Dieses Vorgehen, mindestens 50 Prozent der Flugbewegungen zu belasten, würde den Homecarrier Swiss besonders stark belasten. Am Standort Zürich wird nämlich eine Mehrheit der Bewegungen durch den Homecarrier ausgeführt. Dieses Vorgehen würde also den Homecarrier benachteiligen. Wir könnten geradezu auch beschliessen, wir belasten nur die Swiss mit den Lärmgebühren. Dann haben wir auch mindestens 50 Prozent der Flugbewegungen, die belastet sind. Machen wir uns also keine Gedanken mehr, wer laut und wer leise ist. Wir belasten einfach. Sie gefährden Arbeitsplätze am Standort Zürich. Sie machen hier genau das Falsche. Wie immer plädiert die Linke und die vereinte Grüne – interessant mit der CVP – für eine Quote, die nicht umsetzbar ist und die dem Standort schadet. Natürlich heisst es am Schluss wieder, man solle die Arbeitsplätze erhalten, indem sie umgelagert werden. Da können wir auch keine Hand bieten dazu.

Ich bitte Sie, das unnötige Postulat abzulehnen.

Priska Seiler (SP, Kloten): Die lärm- und zeitabhängigen Start- und Landegebühren wurden 1980 im Sinne einer Lenkungsabgabe eingeführt. Das war wirklich der Grundgedanke. Ich ziehe darum heute noch den Hut vor dieser damals sehr fortschrittlichen Massnahme. Das ist jetzt aber beinahe 30 Jahre her. In dieser Zeit hat die Technik in Sachen Lärminderung bei den Triebwerken erfreulicherweise grosse Fortschritte gemacht. Tatsächlich ist der Anteil von lauten Flugzeugen auf dem Flughafen Kloten seit 1980 erheblich gesunken. Grund dafür waren – unter anderen Gründen natürlich – auch diese verursachergerechten Lärmgebühren. Leider hat die Flughafenbetreiberin Unique diese Gebühren nun seit neun Jahren nicht mehr den neusten Begebenheiten angepasst mit den zu erwartenden Folgen. Gegen 90 Prozent aller Flugzeugtypen, die Zürich-Kloten anfliegen, fallen heute in die Lärmklasse 5, das heisst sie bezahlen keinen müden Rappen

Lärmgebühr mehr. Der monetäre Anreiz, in noch leisere Flugzeugtypen zu investieren, bleibt so auf der Strecke. Die Idee einer Lenkungsabgabe verkommt so zur Farce. Lorenz Habicher, wenn nur noch von 10 Prozent aller Fliegern eine Gebühr erhoben wird, dann kann man mit dem besten Willen nicht mehr von einer Abgabe reden. Das ist dann doch ein Witz.

Es ist auch aus folgenden Gründen stossend. Erstens: Lärmschutz soll in erster Linie dort angewendet werden, wo es am meisten wehtut, damit man einen Erfolg verbuchen kann. Das ist nun einmal wie immer überall klar bei den Kosten. Ohne diesen Druck werden die Airlines kaum animiert werden, in leisere Flugzeugtypen zu investieren.

Zweitens: Die Einnahmen der Gebühren fliessen direkt in den Airport Zurich Noise Fund. Ich muss hier drin nicht mehr speziell betonen, dass ich immer ein bisschen besorgt bin, ob auch genügend Geld in diesem Lärmfonds drin ist, besonders jetzt, da der Kanton Zürich bereits als Vorfinanzierer agiert und die wirtschaftliche Lage auch nicht gerade Freudensprünge zulässt. Heute fliessen aus den Lärmgebühren etwa 5 bis 6 Millionen Franken jährlich in den Lärmfonds. Früher waren das 12 Millionen Franken, also das Doppelte. Auch nach dem Umweltschutzgesetz soll der Lärm möglichst an der Quelle bekämpft werden. Eine Anpassung der Lärmklasseneinteilung scheint mir unter diesen Voraussetzungen ganz klar unausweichlich.

Die Regierung soll sich darum mit all ihren möglichen Mitteln dafür einsetzen, dass diese überfällige Anpassung auch vollzogen wird. Damit wir aber in ein paar Jahren nicht wieder genau gleich weit sind wie heute, braucht es einen Meccano, der die Lärmklassenzugehörigkeit bei Bedarf wieder ändern kann. Investitionen in bessere Flugzeuge mit leiseren Triebwerken sollen immer attraktiv und erstrebenswert bleiben. Das ist denn auch mit der zweiten Forderung des Postulats gedacht, mit der rollenden Anpassung der Lärmklasseneinteilung. Als sinnvoll erachte ich einen 50-Prozent-Median, das heisst, immer wenn von weniger als 50 Prozent aller Flugzeuge eine Lärmgebühr erhoben wird, muss die Lärmklasseneinteilung zwingend neu angepasst werden. Die 50 Prozent sind aber sicher verhandelbar. Wichtig ist für mich, dass überhaupt ein Automatismus festgesetzt wird. Es beelendet mich wirklich etwas, wenn die SVP die Notwendigkeit eines solchen Automatismus nicht sieht.

Die Regierung ist auch bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Schliesslich würde sich ein weiterer Fortschritt bei der Verminderung

des Triebwerklärms auch günstig auf den ZFI (*Zürcher Fluglärmin-dex*) auswirken. Bitte geben Sie der Regierung die Chance, über dieses Anliegen vertieft nachzudenken und eine Lösung zu präsentieren. Überweisen Sie daher das Postulat.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Ich bitte Sie im Namen der CVP ebenfalls, das Postulat zu überweisen. Es ist zu würdigen, dass die Regierung den Vorstoss entgegennehmen will. Sie beweist dadurch eine gewisse Konsequenz. Sie können sich erinnern, in der Diskussion um einen Plafond führte die Regierung aus, ein Bewegungsplafond sei ein ungeeignetes Instrument. Die Reduktion des Lärms sei besser. Mit nicht geringem Stolz wurde auf die Lärmbekämpfung an der Quelle verwiesen, auf leise Flugzeuge also, leisere Flugzeuge unter anderem dank damals pionierhaften Lärmgebühren. Nur, zum Zeitpunkt als die Wirkung dieser Gebühren beschworen wurde, flogen bereits über 85 Prozent der Flugzeuge gebührenfrei an und ab. Heute werden es zirka 90 bis 95 Prozent sein. Das ist absehbar, und zwar dann, wenn die Lärmklasseneinteilung nicht revidiert wird. Dies ist das Anliegen dieses Vorstosses. Dies ist letztlich auch eine Konsequenz des ZFI. Wer auf Lenkung über Gebühren setzt, muss dafür sorgen, dass diese Gebühren und die Lärmklasseneinteilung rollend angepasst werden. Der Vorstoss hat in der Zwischenzeit an Aktualität gewonnen, nachdem das Bundesgericht Lärmklagen geschützt hat. Der Lärmfonds ist früher oder später wegen des Verdikts des Bundesgerichts auf weitere zusätzliche Mittel angewiesen.

Ich staune, Lorenz Habicher hat «das Segelflugverfahren» bemüht. Ich denke, er hat das CDA-System (*Continuous Descent Approach*) gemeint, das Gleitanflugverfahren, das mit einer 50-prozentigen Quote bestraft würde. Wer hat heute Morgen den Ablehnungsantrag gestellt gegen diesen Vorstoss? Das war die SVP. Ausserdem wissen wir jetzt schon, dass dieses Verfahren im Norden und Süden möglich ist, und zwar nur in Randzeiten. Also bietet es übrigens ganz neue

Chancen auch zum Beispiel in Verhandlungen mit Deutschland. Der Antrag kam aber von Luzius Rüegg. Ich bin gespannt, wie die SVP auf den CVP-Vorstoss reagiert.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Das Postulat macht Druck in die richtige Richtung. Leisere Flugzeuge – sie wecken zwar immer noch – kosten die Airlines weniger. Laute sollen massiv zur Kasse gebeten werden, auch damit langzeitige Verbesserungen endlich wirklich über den Noise Fund finanziert werden können. Wir wissen es, fast jede Lärmreduktion wird in der Summe wieder aufgehoben. Wenn die Flugzeuge leiser werden, dürfen dafür mehr davon fliegen, bis – da kommen dann die 320'000 Flugbewegungen ins Spiel – 320'000 Bewegungen überschritten werden, dann müssen wir uns noch mehr überlegen. Geben wir uns keinen Illusionen hin. Der Grenzwert wird immer voll ausgeschöpft werden. Deshalb kann paradoxerweise die Situation entstehen, dass die subjektiv empfundene Lärmbelastung grösser wird. Einfacher formuliert: Den Zürchern ist es wohl egal, mit wie viel Dezibel sie in ihrem Ruhebedürfnis gestört werden. Aber, wir müssen tun, was wir tun können, und wir müssen ausschöpfen, was wir ausschöpfen können. Diese Anpassungen sind mehr als nur notwendig. Entscheidend ist einfach, dass die Verbesserungen an der Lärmquelle wirklich auch den Lärmgeplagten zugutekommen und sich nicht die Situation durch mehr Starts und Landungen verschlechtert. Nur eine stetige Anpassung an den technischen Fortschritt stellt sicher, dass die Airlines leise Flugzeuge einsetzen. Erfreulicherweise kann man schon sagen, sind jetzt 85 Prozent in der besten Kategorie und daher gebührenfrei. Aber unter «Best Practice» stellen wir uns definitiv etwas anderes vor.

Lorenz Habichers Betrachtung ist schon sehr statisch. Falls seine Vision «Segelanflug» Wirklichkeit werden sollte, dann kann man schon über eine neue Regelung diskutieren für lautlos landende Flugzeuge.

Das Postulat spielt mit finanziellen Anreizen, ist also in unserem Sinn. Airlines mit lauten Flugzeugen sollen sich überlegen, ob sie Zürich wirklich weiterhin als «Ballermann-Hub» anfliegen wollen. Das Postulat setzt vor allem ein Zeichen, hat aber leider unter Umständen nur eine begrenzte Wirkung. Sie wissen, die Mehrheiten im Verwaltungsrat der Flughafen AG sind da unter Umständen hinderlich. Direkt hat der Kantonsrat nichts zu sagen.

Wir nehmen aber befriedigt zur Kenntnis, dass der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Wir Grünliberalen überweisen es mit Überzeugung.

Peter Roesler (FDP, Greifensee): Das Thema Fluglärm ist bezüglich der Einnahmen als auch der Ausgaben und bezüglich der Organisation und dem Mitspracherecht im Reglement zum AZNF (Airport of Zurich Noise Fund) abschliessend behandelt. Die Festsetzung der Höhe der Gebühren erfolgt aufgrund der aktuellen Schätzung der verbleibenden lärmabhängigen Kosten und dem Zeitraum, in welchem sie anfallen. Wie der Bilanz der Flughafen Zürich AG entnommen werden kann, ist der AZNF Bestandteil dieser Bilanz. Die Schulden, die dort festgeschrieben sind, müssen durch die lärmabhängigen Gebühren gedeckt werden, wobei zur Sicherung des Unternehmens eine Vorfinanzierung durch den Kanton abgemacht ist. Diese Vorfinanzierung ist aber ebenfalls durch die Gebühren abzudecken. In Übereinstimmung mit der Verordnung «Infrastruktur Luftfahrt» ist für jede Gebührenanpassung ein entsprechendes Konsultationsverfahren mit den Airlines durchzuführen. Es ist also eigentlich klar, und es wurde auch schon angedeutet, wir und auch der Regierungsrat haben zur Höhe der Gebühren nichts zu sagen. Dies ist auch nicht nötig, weil jedes nach kaufmännischer Art geführte Gewerbe weiss, dass die Ausgaben durch Einnahmen zu decken sind. Eine Beschleunigung des Verfahrens zur Lärmentschädigung, die an sich dringend notwendig wäre, wird mit höheren Einnahmen nicht erreicht. Was aber wirklich am Ganzen unverständlich ist, ist der Umstand, dass die früher regelmässig angepasste Tabelle der Flugzeugeinteilung in Lärmklassen seit dem Jahr 2000 nicht mehr angepasst wurde. Offensichtlich handelt es sich um ein taugliches Instrument zur wirkungsvollen Lärmbekämpfung. Hier sind wir der Meinung, dass die vom Kanton bestimmten Verwaltungsräte unter dem Traktandum Diverses darauf hinwirken können, dass die Tabelle der lärmintensiven Flugzeuge der heutigen Situation anzupassen ist. Weil im Reglement zum Fluglärm auch festgehalten wurde, dass es allein Sache der Flughafen Zürich AG ist, diese Einteilung und die Gebühren festzusetzen, so wird dies auch in einem vernünftigen Rahmen geschehen.

Wir werden deshalb das Postulat überweisen.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die bestehenden Klassierungen der Lärmgebühren waren sachgerecht und haben mitgewirkt, dass praktisch alle Fluggesellschaften unseren Flughafen Zürich mit Flugzeugen anfliegen, welche verglichen mit den ehemaligen DC8, DC9, DC10, Jumbos und so weiter erfreulicherweise deutlich weniger Lärm verursachen. Das haben die Fluggesellschaften natürlich nicht nur wegen des Lärmtarifs in Zürich gemacht, sondern weil diese Flugzeuge auch wirtschaftliche Vorteile haben. Aus dem gleichen Grund werden die Fluggesellschaften auch weiterhin ihre Flotten erneuern, insofern die wirtschaftlichen Gegebenheiten dies zulassen. Es ist richtig, und die EDU hat nichts dagegen, dieses Lärmklassensystem periodisch den neuen technischen Gegebenheiten anzupassen.

Doch der vorliegende Vorstoss mit einer rollenden Anpassung und der Zielvorgabe von 50 Prozent geht der EDU zu weit. Es ist falsch, dieses System in ein «Abzockersystem» umzuwandeln, das nur darauf aus ist, den Luftfahrtgesellschaften möglichst viel Geld abzuknöpfen und den Wirtschaftsstandort Zürich unnötig zu benachteiligen. Sachbezogene Ökologie und Umweltschutz dürfen kein Abzocker-Vorwand sein. Im Gegenzug schlage ich Ihnen vor, bei der Anpassung der bestehenden Skala für die Lande- und Lärmgebühren neu auch die Elemente der Energieeffizienz und die Sitzbelegung massvoll miteinzubeziehen.

Die EDU lehnt den Vorstoss aus diesen Gründen ab.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Peter Roesler hat den Mechanismus sehr schön dargestellt. Wir treten hier nicht als Gesetzgeber auf, Lorenz Habicher. Wir schreiben hier kein Gesetz, sondern wir geben dem Regierungsrat den Auftrag, im Verwaltungsrat tätig zu werden. Er ist bereit, diese Aufgabe zu übernehmen. Ich staune ein bisschen, dass gerade dieses Instrument, das eines der wenigen ist, das im Bereich der Beeinflussung des ZFI etwas bringt, hier so geringgeschätzt wird. Wir sind nicht die Erfinder dieses Gegenvorschlags gewesen, Lorenz Habicher. Das waren Sie. Wir haben das schon das zweite Mal, dass Sie sich gegen Instrumente wehren. Das eine war bei den Besiedlungsvorschriften. Das andere ist jetzt bei der Skala, da Sie sich dagegen wehren, dass man tatsächlich etwas macht. Ihre Glaubwürdigkeit in Sachen Flughafenfragen steigt nicht.

Wenn wir dazu kommen, dass nur noch Zeppeline, Segelflieger und Heissluftballone ab Kloten fliegen, dann sind wir schon bereit, das

wieder zu diskutieren. Ich denke aber, dass ist in keinem Szenario vorgesehen, das uns bis jetzt vorgelegt worden ist. Daher können wir das Szenario für die nächsten Jahre einmal beiseiteschieben. Wenn nur noch 10 Prozent der Flugzeuge solche Gebühren bezahlen müssen, dann ist offensichtlich keine Lenkungswirkung mehr da.

Wo der Median dann genau gesetzt wird – ich denke auch, die 50 Prozent sind ein Vorschlag –, was dann der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG effektiv macht, können wir hier nicht beschliessen. Wir können aber eine Anregung mitgeben. Wir können einen Auftrag mitgeben, wie wir das sehen. Abzockerei, da staune ich dann schon. Wir reden hier über immense Beträge. Millionen, die vom Fonds umgewälzt werden. Diese Ansprüche werden per Gerichtsbeschluss festgesetzt. Wie soll das finanziert werden? Von Abzockerei zu sprechen, finde ich reichlich deplatziert in diesem Bereich.

Wir bitten Sie, das Postulat zu unterstützen. Es ist massvoll. Es ist sinnvoll.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang): Es ist löblich, dass die Regierung bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Nur stellt sich dann auch die Frage, was sie denn in den letzten zehn Jahren dafür gemacht hat, wenn sie erst jetzt darauf kommt, es auch entgegenzunehmen. Es stellt sich die Frage, mit welchem Engagement sie sich dafür einsetzen wird, wenn sie zuerst gepusht werden muss, hier aktiv zu werden. Dabei wäre es eine Riesenchance für die Regierung. Diese Chance hat sie während des laufenden SIL-Prozesses bis jetzt verpasst. Es wäre dringend nötig, dass sie hier diese Chance packt. Gerade die Gemeinden, die im laufenden SIL-Prozess nachher mit Einschränkungen zu rechnen haben, hätten alles Interesse, dass hier die Lärmgebühren angepasst werden. Viele Gemeinden leiden darunter, dass die Kurven für die Nachtrandstunden sehr viel grösser sind als die Tageslärmkurven. Hier könnten mit Lärmgebühren diese Kurven angepasst werden. Das hätte für alle Gemeinden in der Nähe des Flughafens grosse, positive Auswirkungen, indem jetzt gewisse Baulücken, die infrage gestellt sind, dank der besseren Lärmbelastung nachher plötzlich wieder auch für die Entwicklung des Dorfes möglich würden.

Es gäbe aber noch weitere Gruppen, die profitieren. Die Bevölkerung leidet vor allem am Lärm in den Nachtrandstunden. Gerade hier würden diese Fortschritte der Bevölkerung direkt etwas bringen.

Die Regierung würde profitieren, weil sie die ZFI-Zahl reduziert und sie weniger gezwungen würde, Massnahmen zugunsten von Bevölkerung und Flughafen zu machen. Die Unique würde profitieren, weil sie weniger Entschädigungsforderungen hätte, indem nämlich diese Lärmkurven hier reduziert würden. Die Swiss als Hauptakteur würde profitieren, weil sie mit einer relativ modernen Flotte gegenüber den anderen, lärmigeren Flugzeugen hier im Vorteil wäre. Damit gäbe es sehr viele Akteure, die profitieren würden und wenige, die leiden.

Eine automatische Anpassung ist ganz dringend nötig, denn nur so gibt es eine stetige Verbesserung. Nur so könnte erreicht werden, dass die technischen Fortschritte auch der Bevölkerung und den Gemeinden zugutekämen. Die Unique arbeitet daran, diese Lärmklassen anzupassen, aber sie braucht selbstverständlich jemanden, der sie pusht, der Druck macht, damit diese Lärmklassen dann auch angepasst werden.

Ich bitte Sie dringend, das Postulat zu unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es war ein EVP-Antrag von Kurt Woodtli, dass diese lärmgebundenen Landegebühren eingeführt wurden. Das war ein Erfolgsrezept, weil diese Einführung mit dazu beigetragen hat, dass leisere Flugzeuge im Kanton Zürich von den anderen Flotten eingesetzt wurden, um hier landen zu können. Die lautereren wurden nicht verschrottet, aber die sind halt in anderen Flughäfen gelandet. Es hat auch dazu geführt, dass die Swiss immer wieder ihre Flotten erneuert und verbessert hat. Es ist auch eine Tatsache, dass der technische Fortschritt so vorangetrieben werden kann, dass die neuen Generationen in sich selber auch leiser werden. Dann macht es keinen Sinn mehr, wenn wir Lärmgebühren haben, die nicht auch einen Lenkungscharakter haben. Die Grenzwerte müssen gesenkt werden, um auch hier die anderen Fluggesellschaften mit dazu zu bewegen, die leiseren Flugzeuge nach Zürich zu bringen und nicht ihre alten Flieger.

In diesem Sinn ist es klar, dass die EVP-Fraktion das Postulat unterstützen wird. Wir sind klar der Meinung, dass der Schutz der Bevölkerung auch ein Wert ist, den es zu erhalten gilt und nicht nur die wirtschaftlichen Absichtserklärungen.

Der EDU möchte ich noch sagen: Es ist richtig, dass selbstverständlich andere Schadstoffe in der Luft sind, die es nun zu begrenzen und zu reduzieren gilt. Das wäre aber Bundesgesetz, indem der Flughafen als Beispiel eine gewisse Anzahl Tonnen CO₂ produzieren darf und nicht mehr. Dort muss man beim Bund ansetzen, damit er den ganzen Plafond senkt. Die messbare Grösse eines Flugzeugs ist der Lärm. Diese kann man auch bei der Landegebühr ganz klar definieren.

In diesem Sinn sind wir dankbar, wenn die Regierung das Anliegen des Postulats aufnimmt, es auch vertritt und wenn das Signal gegen aussen klar erkennbar ist: Dieser Kantonsrat will einen Flughafen Zürich als Alpenhub, und er will auch den Schutz der Bevölkerung ernst nehmen. Das gehört wie siamesische Zwillinge zusammen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden): Ich muss Ihnen gestehen, ich bin ein bisschen erstaunt, welche Fraktionen einem Postulat zustimmen, das einen Automatismus für die Erhöhung von Abgaben beinhaltet. Es ist wirklich mit liberalem Gedankengut nur sehr schwer in Einklang zu bringen.

Natürlich ist es wünschenswert, dass man nach neun Jahren diese Lenkungsabgabe überprüft und den aktuellen Gegebenheiten anpasst. Nur, man muss dabei auch beachten, dass der Flughafen Zürich zu den Flughäfen gehört, die mit dem lärmgünstigsten Mix befliegen werden in ganz Europa. Das heisst anders herum gesagt, die technische Entwicklung schreitet zwar voran, aber wenn Sie Lärmgebühren erheben wollen und dann noch einen Automatismus bei 50 Prozent einbauen, dann muss das Material auch vorhanden sein. Sie müssen diese Flugzeuge auch kaufen können. Sie müssen auf dem Markt sein. Sie müssen entwickelt sein. Es gibt sie heute schlicht und ergreifend nicht. Die Swiss kann nicht in eine neue Flotte investieren und wird damit einfach lärmgünstiger. Es gibt sie nicht auf dem Markt.

Bitte seien Sie hier vernünftig und lehnen Sie das Postulat ab. Was den Automatismus betrifft, ist völlig klar, wenn Sie hier eine Quote von 50 Prozent einsetzen, dann zäumen Sie das Pferd am Schwanz auf. Die Lärmgebühr muss dann erhöht werden, wenn sich am Markt etwas bewegt, wenn die Flugzeuge verfügbar sind, die leiser sind,

dann sollte diese Gebühr angepasst werden. Das ist sicher richtig. Sie können aber nicht sagen, wir wollen immer von 50 Prozent der Bewegungen erheben. Dann ist es keine Lenkungsabgabe mehr, sondern eine schlichte Abgabe, die keinen Lenkungscharakter mehr hat. Es bedeutet eine Abschöpfung auf dem Flugverkehr, die Sie hier einführen wollen.

Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Ich habe jetzt sehr aufmerksam zugehört. Ich finde es schön, wenn Robert Brunner über die Glaubwürdigkeit in Sachen Flughafen referiert. Es ist auch interessant, dass eigentlich technisch gesehen Laien darüber befinden, was jetzt das Beste für leisere Flugzeuge und leisere Triebwerke sein soll. Ich weise darauf hin – Priska Seiler hat es gesagt –, Sie wollen in noch leisere Flugzeugtypen investieren. You name it (*Was auch immer*). Sagen Sie, welche leiseren Flugzeugtriebwerke Sie haben möchten. Ist es eine CFN5, ist es eine GE90? Was wollen Sie denn? Sie müssen jetzt konkret werden und sagen, das wäre es. Benno Scherrer hat es auch gesagt, leisere Flugzeuge, dafür fliegen dann viel mehr. Die Kapazität am Flughafen wird nicht von der Lärmgebühr bestimmt. Ob jetzt mehr oder weniger fliegen, wird auch nicht von leiseren oder laueren Flugzeugen bestimmt, die Sie noch einführen oder entwickeln wollen. Sie wollen finanzielle Anreize haben. Ich verstehe das Anliegen von Thomas Hardegger, der sagt, Lärm in Nachtrandstunden sei störend. Er will aber nicht den Lärm bekämpfen, sondern mit Gebühren mehr Einnahmen generieren. Das ist der Kern des Postulats. Man will mehr Einnahmen. Sie wollen gar nicht den Lärm bekämpfen, sondern Sie wollen mehr Einnahmen generieren und erhoffen sich eine Quote von mindestens 50 Prozent, die dann bezahlen soll. Auf der anderen Seite, Willy Germann, erinnere ich Sie daran, dass bei der Revision des Strassengesetzes die Befreiung von der Motorfahrsteuer für die günstigsten Labels vorgesehen ist. Da möchte ich dann hören, wie Sie dazu stehen. Soll es dann nur im Strassenverkehr eine Befreiung von den Gebühren geben und beim Flugverkehr nicht?

Es ist ganz klar, der Erfolg eines Postulats wird ein Bericht sein, ob es möglich ist oder nicht und wie viel Einfluss man gewonnen hat. Peter Rösler möchte ich in dieser Situation nur beifügen, er hat recht, was den Ablauf betrifft. Dass die FDP aber so ein Postulat unterstützt, ein-

fach, um einen Bericht zu erhalten, wie es dann wäre oder was sein könnte, das ist schlecht, weil es ein falsches Zeichen ist. Wir reden hier über Abgaben, die den Lärm verhindern sollen. Schliesslich in der Konsequenz ist es so, dass Sie keine Ahnung der Technik haben, die angewandt wird. Sie haben keine Ahnung, wie es umgesetzt werden soll. Es geht Ihnen nur um das Geld. Dann hat Michael Welz von der EDU recht, es geht um Abzockerei.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), spricht zum zweiten Mal: Martin Arnold, den Automatismus hat es zwischen 1980 und 2000 bis zur Privatisierung gegeben. Dort war eine Lärmkommission eingesetzt, die zusammen mit der Swissair und dem Kanton Zürich als Flughafenbetreiber dafür sorgte, dass der technische Fortschritt auch der Bevölkerung zugutekam. Die Swissair und auch der Flughafen konnten damit einen fortschrittlichen Flughafen erreichen, der ständig versuchte, die Fortschritte der Bevölkerung zugutekommen zu lassen. Erst mit der Privatisierung wurde diese Lärmkommission abgeschafft und das Ruhebedürfnis der Bevölkerung wurde dann zugunsten der Gewinnmaximierung aufgegeben.

Lorenz Habicher, wir brauchen keine technischen Kenntnisse. Wir wollen einfach, dass der technische Fortschritt der Bevölkerung und den Gemeinden zugutekommt. Das ist das Ziel. Dazu braucht es auch diese automatische Anpassung der Lärmklassen.

Martin Arnold (SVP, Oberrieden), spricht zum zweiten Mal: Dann formulieren Sie bitte ausgereifte Anträge in diesem Parlament. Wenn Sie die Automatismen entlang der technischen Entwicklung aufknüpfen würden und nicht entlang einer Quote, dann wäre das diskutabel. Aber dieser Vorstoss, den Sie eingereicht haben, ist leider undiskutabel, weil er am falschen Ende ansetzt.

Ich bitte Sie, nicht zu überweisen.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Es ist ein Postulat. Es ist also ein Vorschlag. Der Flughafen Zürich war und ist Pionier in Bezug auf den Umweltschutz im ganz Allgemeinen. Er bekommt immer wieder Auszeichnungen und Preise dafür, dass er sich ganz besonders vorteilhaft zugunsten der Umwelt verhält. Er ist auch im Lärmschutz im Speziellen international ein Vorzeigeflughafen. Das war er früher schon. 1972 wurde die weltweit erste Nachtflugsperrordnung auf Interkonti-

nentalflughäfen eingeführt, und zwar am Flughafen Zürich. Das gab es sonst noch nirgends. 1980 führten die Flughäfen Zürich und Genf als Erste eine Lärmgebühr ein. Diese wurde 1993 durch ein neues Lärmgebührenmodell ersetzt. Seit dem Jahr 2001 werden zudem auf die Starts und die Landungen in der Nacht Lärmzuschläge erhoben, die je nach Flugzeugtyp und Startzeit mehrere tausend Franken betragen. Diese Modelle werden immer wieder von ausländischen Flughäfen nachgefragt, teilweise kopiert.

Dem Anliegen des Postulats, mit lärm- und zeitabhängigen Start- und Landegebühen darauf hinzuwirken, dass auf dem Flughafen Zürich möglichst lärmgünstige Flugzeuge eingesetzt werden, wird also bereits und seit Langem Rechnung getragen. Daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Man will lenken in Richtung lärmgünstige Flugzeuge. Es gibt aber auch Grenzen dieser Lenkungsmöglichkeiten. Die liegen dort, wo die Fluggesellschaften bereits heute möglichst lärmgünstige Flugzeuge einsetzen, das heisst jenes Fluggerät, das dem neusten Stand der Technik entspricht. Wir können von Fluggesellschaften und insbesondere natürlich auch von unserer eigenen Swiss nicht mehr verlangen, als das, was technisch verfügbar ist. Für einen Langstreckenflug nach Singapur oder Hongkong etwa entsprechen die Boeing 777 oder ein Airbus A340 diesem neusten Stand der verfügbaren Technik. Eine Flotte soll auch nicht öfters als wirtschaftlich irgendwie tragbar ersetzt werden müssen. Die Airlines sind aber dazu zu bringen, Zürich mit dem lärmgünstigsten Fluggerät, das sie besitzen, anzufliegen. Damit hat man auch Erfolge. Zu bedenken ist auch, dass keine Airline mit dem Zürcher Lärmgebührenmodell gezwungen werden kann, ihre Flotte alle paar Jahre zu erneuern. Man soll sie aber wirtschaftlich daran erinnern. Mit Bezug auf die Swiss kann festgehalten werden, dass die Gesellschaft ihre Regionalflotte ab 2014 durch ein wesentlich lärmgünstigeres Modell ablösen wird. Aufgrund der weit fortgeschrittenen Entwicklung neuer, zweistrahliger Langstreckenflugzeuge, nämlich die Boeing 787 und der Airbus A350 kann erwartet werden, dass zwischen 2015 und 2020 auch in diesem Segment bei der Swiss und anderen Gesellschaften eine Erneuerung der Flotte stattfinden wird.

Um Wirkung zu erzielen, muss die Zürcher Gebührenregelung auf diesen technischen Fortschritt ausgerichtet werden. Das Massnahmenkonzept zum Zürcher Fluglärmindex, das der Regierungsrat demnächst beschliessen wird, wird diesem Umstand ebenfalls Rechnung tragen.

Wir hätten nun im Regierungsrat das Postulat auch ablehnen können, weil die Kompetenz zu diesem Gebührenmodell nicht beim Kantonsrat und auch nicht beim Regierungsrat liegt und auch im SIL nicht eigentlich Thema ist. Es ist nicht so, dass der Regierungsrat eine Chance im SIL verpasst hätte bezüglich dieses Gebührenmodells. Wir sind aber bereit, das Postulat entgegenzunehmen, denn wir wollen zusammen mit den Flughafenpartnern, das heisst vor allem mit der FZAG, aber auch mit dem BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) prüfen, welche Verbesserungen gegenüber heute möglich wären und wie wir uns für diese Umsetzung einsetzen können. Mich stört an diesem Postulat aber, dass man immer noch ganz selbstverständlich davon ausgeht, dass die FZAG nicht bereit ist, auf echte Bedürfnisse der Bevölkerung einzugehen. Sie ist längst bereit, in vielen verschiedenen Themen mit der Vertretung der Regierung im Verwaltungsrat zusammen Lösungen zu finden, die der Bevölkerung weitestmöglich entgegenkommen, Lösungen für die Lärmempfindlichkeit in der Umgebung des Flughafens und die auch politische Lösungen tragfähig macht. Deshalb bin ich auch so zuversichtlich, dass wir als Regierungsrat das Richtige tun, wenn wir bereit sind, das Postulat entgegenzunehmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 55 Stimmen bei 0 Enthaltungen, das Postulat dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

28. Zürcher Standortfaktor-Index: Transparente Grundlagen für eine nachhaltige Standortstrategie

Postulat Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Regula Götsch (SP, Kloten) und Raphael Golta (SP, Zürich) vom 21. Mai 2007

KR-Nr. [149/2007](#), RRB-Nr. 1337/5. September 2007 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat jährlich (bspw. anlässlich der Präsentation des KEF und der Strategischen Ziele für die einzelnen Direktionen) Bericht über die Position des Kantons Zürich im interkantonalen Standortwettbewerb zu erstatten.

Zu diesem Zweck sollen relevante nichtfiskalische Standortfaktoren eruiert und über einen regelmässigen Vergleich mit anderen Kantonen eine kontinuierliche und objektive Beurteilung der Position des Kantons Zürich für Privatpersonen wie für Unternehmen im interkantonalen Standortwettbewerb ermöglicht werden.

Im Bericht sollen jeweils auch wettbewerbsrelevante Veränderungen (beschlossene und geplante) in den Nachbarkantonen aufgeführt werden und welche Massnahmen aus Sicht des Regierungsrates kurz-, mittel- und langfristig umzusetzen oder zu prüfen sind, damit die Wettbewerbsposition des Kantons Zürich angesichts dieser Veränderungen gesichert oder verbessert werden kann.

Begründung:

Der Standortwettbewerb hat grosse Auswirkungen auf die wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit des Kantons Zürich und seiner Gemeinden. Als übergeordnetes Dach zum geplanten «Steuerbelastungs-Index» sollen entscheidende Standortfaktoren über längere Zeit und im systematischen Vergleich mit der Konkurrenz erfasst werden.

Eine transparente Darstellung solcher nichtfiskalischer Standortfaktoren verschafft den nötigen Überblick für eine nachhaltig erfolgreiche Positionierung des Kantons im Wettbewerb. Zu denken ist etwa an Bereiche wie Arbeitsplatzangebot, Bildungssystem und Betreuung, an vorhandene Infrastrukturen, an Kultur- und Freizeitangebot, an den aktuellen Zustand der Umwelt (z. B. Luft), an Erholungsräume in intakter Natur usw.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Der nationale und internationale Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte verschärft sich. Innerhalb der Schweiz herrscht eine rege Konkurrenz. International investieren Regionen wie Barcelona, London oder Singapur hohe Beträge in die Entwicklung und internationale Vermarktung ihres Standortes. In Asien, Mitteleuropa oder Lateinamerika treten neue Wettbewerber auf. Ein Standortmonitoring des hiesigen Wirtschaftsplatzes ist deshalb grundsätzlich sinnvoll. Das mit dem vorliegenden Postulat angeregte Instrument ist dazu jedoch nicht geeignet.

Erstens muss sich der Kanton heute nicht nur im inländischen Vergleich messen, sondern angesichts der Globalisierung im verstärkten Masse auch im weltweiten Wettbewerb. Eine Beschränkung auf das Inland, insbesondere auf die Nachbarkantone, wäre unzweckmässig. Zweitens besteht die Qualität eines Wirtschaftsstandortes aus einem Gesamtpaket, das aus mehreren, miteinander verknüpften Elementen besteht. Ein Standortmonitoring ohne Berücksichtigung des fiskalischen Elements wäre ebenso sinnlos wie ein Abstellen einzig auf fiskalische Gegebenheiten. Drittens laufen viele Entwicklungen eher langsam ab; innerhalb kurzer Zeiträume ergeben sich kaum wesentliche Veränderungen. Eine jährliche Berichterstattung mit dem damit verbundenen beträchtlichen Aufwand wäre deshalb im Verhältnis zu den gewonnenen Erkenntnissen wenig sinnvoll. Viertens legt der Regierungsrat seit Jahren seiner Planung detaillierte Auswertungen bereits bestehender Standortindikatoren zu Grunde. Die Volkswirtschaftsdirektion verfolgt seit 1999 ein systematisches Standortmonitoring und berichtet regelmässig darüber.

Die gängigsten internationalen Standortvergleiche sind:

- Europäischer Städtemonitor (Cushman & Wakefield; Zürich europaweit)
- Index über Kapitalzugang (Milken Institute; Schweiz)
- Globaler Wettbewerbsfähigkeit Index (World Economic Forum; Schweiz)
- Welt Wettbewerbskraft Index (Institute for Management Development; Schweiz)
- Preis- und Kaufkraftvergleich (UBS; Zürich, weltweit)

- Index über die Leichtigkeit der Geschäftstätigkeit (Weltbank; Schweiz, weltweit)
- Glücklichsindex (Nationmaster; Schweiz, weltweit)
- Transparenz Index (Kurtzman Group; Schweiz, weltweit)
- Länder Brand Index (Anholt; Schweiz, weltweit)
- Lebensqualitätsindex (William Mercer; Zürich, weltweit)
- Offenheit der Wirtschaften (Foreign Policy Institute; Schweiz, weltweit)

Zudem gibt es eine Vielzahl spezialisierter Indikatoren wie der Universitätsvergleich von Financial Times oder der Shanghai Universität, der Korruptionsindex von Transparency International oder branchenbezogene Vergleiche wie der Bericht über Lebenswissenschaften von Ernst & Young.

Auf nationaler Ebene sind zu erwähnen:

- Standort-Qualitäts-Index (Credit Swiss)
- Internationaler Benchmark Bericht (Basler Konjunkturforschung)
- verschiedene Vergleiche der steuerlichen Belastungen
- Erhebungen des Bundesamtes für Statistik, der kantonalen und städtischen Statistikämter

Daneben sind die verschiedenen Konjunkturprognosen und Branchenauswertungen wie UBS Outlook, Berichte der Konjunkturforschungsstelle der ETH, Tourismusdaten wie die Beherbergungsstatistik oder der regionale Talenteindex der Universität Basel zu erwähnen. Im Rahmen der Greater Zurich Area (GZA) wird zudem die Credit Suisse jährlich beauftragt, einen regionalen und internationalen Vergleich zu erarbeiten, der jeweils im Herbst veröffentlicht wird. Darin sind auch konkrete Politikempfehlungen enthalten.

Spezifisch auf Aspekte der Raumordnung und der Umwelt ausgerichtet sind folgende bestehende Indikatoren: Der Kanton beteiligt sich seit 2001 am Projekt des «Cercle Indicateurs». Unter der Leitung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und mit Beteiligung der Bundesämter für Statistik (BFS), für Umwelt (BAFU) sowie für Gesundheit (BAG) haben mittlerweile 14 Kantone und 15 Städte ein gemeinsames Set von sogenannten «Kernindikatoren der nachhaltigen Entwicklung» erarbeitet. Damit liegt ein inhaltlich gut abgestütztes sowie landesweit vergleichbares Indikatorensystem auf Stufe der Kantone und Gemeinden vor. Es bildet den Grundstein für ein längerfristiges Nachhaltigkeitsmonitoring und -benchmarking und wird alle

zwei bzw. vier Jahre nachgeführt und aktualisiert. Aus diesem Vorhaben und anderen Projekten ist deutlich geworden, dass ein interkantonales Benchmarking aufgrund unterschiedlicher Datenerhebungsmethoden und Datenverfügbarkeit eine grosse Herausforderung und einen erheblichen Aufwand darstellen würde.

Auf kantonaler Ebene werden beispielsweise im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichts, des Raumplanungsberichts und des Umweltberichts bereits zahlreiche Indikatorensets veröffentlicht.

Es besteht somit kein Mangel an Standortindikatoren und -vergleichen. Das Problem stellt vielmehr die Fülle der Daten dar. Was deshalb verbessert werden muss, ist die systematische, regelmässige, directionsübergreifende Auswertung der Ergebnisse, die Erarbeitung von Politikempfehlungen und die Information von Parlament und Öffentlichkeit. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb, periodisch einen Standortbericht zu verfassen, der als Standortbestimmung im internationalen und nationalen Umfeld gedacht ist und eine Stärken-Schwächen-Analyse umfassen soll. Daraus sollen dann Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Damit sollen die gemeinsamen Grundlagen aller Direktionen zuhanden der strategischen Planung in den verschiedenen Direktionen gestärkt und das Bewusstsein für Standortfragen geschärft werden.

Daraus folgt, dass die Umsetzung des Postulats zur Verbesserung der Zürcher Standortqualität kaum einen zusätzlichen Nutzen an die Standortqualität beizusteuern vermöchte und dass die darin enthaltenen zweckmässigen Elemente bereits vorhanden bzw. geplant sind.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [149/2007](#) nicht zu überweisen.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Vor zweieinhalb Jahren hat dieser Rat mit unterstützender Empfehlung des Regierungsrates ein dringliches Postulat überwiesen, das die Einführung eines Steuerbelastungsindex gefordert hat. Seither konnten wir schon mehrfach das sogenannte Steuerbelastungsmonitoring zur Kenntnis nehmen. Der Vorteil dieses Zurkenntnisnehmens ist, dass man es schriftlich tun kann. Angesichts des Lärmpegels ist es wahrscheinlich relativ schwierig zu hören, worum es hier geht.

Wir Postulantinnen und Postulanten fordern mit diesem Vorstoss die Ergänzung beziehungsweise das übergeordnete Dach zum bereits existierenden Steuerbelastungsmonitoring. Wir laden den Regierungs-

rat ein, jährlich einen Bericht über die Position des Kantons Zürich im Standortwettbewerb und nicht nur im Steuerwettbewerb zu erstatten. Dieser Standortwettbewerb hat grosse Auswirkungen auf die wirtschaftliche, die soziale und auch die ökologische Nachhaltigkeit des Kantons Zürich und seiner Gemeinden. Unter einem solchen übergeordneten Dach sind Fragen zu Folgen und Standortfaktoren zu eruieren wie beispielsweise Arbeitsplatzangebot und Bildungssystem, ausserfamiliäre Betreuung, der Zustand der Infrastruktur, Kultur- und Freizeitangebote, aber auch Dinge wie der Zustand der Umwelt oder die Lebensqualität und Erholungsräume.

Der Regierungsrat sieht die Notwendigkeit eines Standortmonitorings des hiesigen Wirtschaftsplatzes, wie er schreibt, ich würde sagen auch des Kantons, als Lebensraum durchaus. Nur möchte er dieses Postulat nicht entgegennehmen, weil er sagt, man könne nicht nur im inländischen Vergleich messen. Bei vielen Faktoren ist allerdings nicht der internationale Wettbewerb ausschlaggebend. Dort, wo er es wäre, würde dem nichts entgegenstehen, diesen Vergleich auch über die Landesgrenzen hinaus durchzuführen. Jedenfalls war auch im eingangs genannten Postulat für einen Steuerbelastungsindex nicht von der internationalen Ebene die Rede. Es wird einfach gemacht. Aber so ist das, wenn die Regierung etwas will oder nicht will.

Zweitens argumentiert die Regierung, dass die Qualität eines Wirtschaftsstandorts aus einem Gesamtpaket bestehe, also man nicht ohne fiskalische Faktoren arbeiten könne. Das ist dann vielleicht ein bisschen sehr spitzfindig. Diese Faktoren sind bereits bekannt. Es wäre etwas grotesk gewesen, wir hätten das in diesem Postulat gleich nochmals mitgefordert. Es geht um ein übergeordnetes Dach für eine sinnvolle, langfristige, nachhaltige, strategische Ausrichtung dieses Kantons. Der Regierungsrat stellt mit einigem Recht fest, es bestehe nicht im eigentlichen Sinn ein Mangel an Standortindikatoren und Vergleichen, sondern das Problem bestehe in der Fülle der Daten. Zu verbessern sei eine systematische, regelmässige, directionsübergreifende Auswertung der Ergebnisse, die Erarbeitung von Politikempfehlungen und die Information von Parlament und Öffentlichkeit. Zum damaligen Zeitpunkt der Beantwortung dieses Vorstosses beziehungsweise der Stellungnahme hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, periodisch einen Standortbericht zu verfassen, der dem inhaltlich gerecht werden soll, was wir mit dem Postulat verlangen, nämlich einen Standortbericht als Standortbestimmung im Umfeld national wie international und eine klare Stärken- und Schwächenanalyse. Unge-

fähr ein Jahr später hat der Regierungsrat einen ersten Bericht vorgelegt unter dem Titel «In der Spitzengruppe – wie Zürich langfristig im Rennen bleibt». Es ist, wie ich finde, ein interessanter und ein einigermassen umfassender Bericht, der in vielen verschiedenen Bereichen zeigt, wo die Stärken sind und wo die Entwicklungspotenziale des Kantons Zürich liegen. Abschliessend listet der Bericht rund 30 Massnahmen auf, von denen wir aber nicht wissen, was denn nun damit geschieht. Es sind Vorschläge. Mir nicht bekannt sind Priorisierungen oder Umsetzungsplanungen. Mir auch nicht bekannt ist der direkte Zusammenhang zur jährlichen Berichterstattung der Regierung zu diesen Fragen in der Rechnung beziehungsweise im Jahresbericht.

Mit diesem ersten Standortbericht ist der Regierungsrat auf dem richtigen Weg. Ich meine allerdings auch, er darf noch etwas zusätzliche Unterstützung für diese Ziele und dieses Unterfangen entgegennehmen, indem wir ihm ein bisschen mehr Verbindlichkeit in dieser Berichterstattung auferlegen und ihm dies ermöglichen, indem wir das heutige Postulat überweisen. Ich bitte Sie, dies zu tun, damit wir im Standortwettbewerb, den es tatsächlich gibt, nicht immer nur so tun müssen, als ob es bloss um Steuern geht.

Beat Walti (FDP, Zürich): Ralf Margreiter hat die Vorgeschichte dieses Vorstosses bereits skizziert. Zwei Monate vorher hatten wir das Postulat «Zürcher Steuerbelastungsindex» eingereicht, das in die Erstellung des Steuerbelastungsmonitors gemündet ist, der uns heute wertvolle Hinweise liefert, wo die Steuerpolitik des Kantons Zürich Handlungsbedarf hat.

Das vorliegende Postulat suggeriert etwas, was es gar nicht zu widerlegen gibt, nämlich dass die FDP oder die bürgerliche Ratsseite insgesamt die Meinung vertrete, dass die Standortqualität ausschliesslich oder weitestgehend von der steuerlichen Belastungssituation abhängt. Dies ist natürlich nicht so. Als Jurist würde ich sagen, das Postulat ist eine Art Versuch am untauglichen Objekt genau aus diesem Grund. Die Standortqualität bestimmt sich durch ein komplexes Zusammenspiel verschiedenster Elemente. Viele davon sind im vorliegenden Postulat aufgeführt. Im Übrigen, wenn Sie unser eigenes Postulat genau gelesen hätten, das Sie eigentlich abgeschrieben haben mit wenigen begrifflichen Änderungen, hätten Sie gesehen, dass die anderen Bereiche dort auch explizit aufgeführt sind.

In der Sache muss ich sagen, dass es einen zusätzlichen Standortbericht schlicht und ergreifend einfach nicht braucht. Die Regierung hat verschiedene solche Instrumente bereits ausgeführt in der Antwort. Diese muss ich nicht nochmals erwähnen. Was mir aber interessant scheint, ist, dass Sie scheinbar vom jährlichen Geschäftsbericht des Regierungsrates nicht Kenntnis nehmen. Dieser Geschäftsbericht befasst sich in seiner neuen Form, da die Legislaturziele periodisch überprüft werden auf den Erreichungsgrad, genau mit diesen Fragen, die Sie hier ansprechen. Unter den Legislaturzielen, ich habe diese mal kurz nachgeschaut, es sind insgesamt 17 Stück, befinden sich zwei sogenannt fiskalpolitische Ziele und 15 nicht fiskalpolitische. Die zwei Fiskalpolitischen sind: das strukturelle Defizit zu beseitigen und die Position Zürichs im Steuerwettbewerb zu stärken, damit das Steuersubstrat erhalten werden kann. Bei den 15 nicht fiskalpolitischen Zielsetzungen erwähne ich einige. Da sind zum Beispiel die Spitzenleistungen im Wissens- und Forschungsbereich, die gestärkt werden sollen, das Standortmarketing, die Selbstständigkeit der Gemeinden, auch eine attraktive Siedlungs- und Landschaftsraumentwicklung und damit verbunden die hohe Lebensqualität, dann die Senkung der CO₂-Immissionen, die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Sie vorhin ausdrücklich erwähnt haben, sogar Integrationsfragen sind erwähnt, ein herausragendes Kulturangebot, Sicherheit und auch eine Gesundheitsversorgung, die gut und bezahlbar ist. Dies sind genau die Punkte, die Sie vermutlich ansprechen. Die Kombination dieser Qualitäten macht den ausgezeichneten Standort Kanton Zürich aus. Es ist bezeichnend, dass der Regierungsrat mit seiner bürgerlichen Mehrheit, aber wahrscheinlich und hoffentlich auch unter Einbezug der nicht bürgerlichen Regierungsmitglieder, sich darauf verständigt hat, diese Bereiche prioritär zu fördern und auch zu monitoren, sodass das Gesamtbild für den Kanton Zürich stimmt, möglichst gut stimmt und sich auch günstig entwickelt.

Nun zur politischen Wertung: Sie haben das auf eine Art witzig hingekriegt, wie Sie unser Postulat ab- oder umgeschrieben haben. Allerdings finde ich persönlich die Sache ein bisschen zu wichtig, als dass man sich da kalauerermässig darüber lustig machen sollte. Es zeigt sich einfach in der politischen Betrachtung ein fundamentaler Unterschied, den wir leider immer wieder feststellen in den politischen Debatten mit Ihnen, das ist nämlich der Unterschied, dass wir uns im Gegensatz zu Ihnen auch Gedanken darüber machen, wer diese Standortqualitäten und die vielen staatlichen Leistungen, die im Kern nicht bestritten

sind, bezahlen soll. Anders gesagt machen wir uns darüber Gedanken, wie man das Steuersubstrat im Kanton Zürich erhalten oder sogar pflegen und entwickeln kann. Deshalb haben wir auch diesen Steuerbelastungsmonitor verlangt, der eine mehr oder weniger exakte Beschreibung dieses eng gefassten Qualitätsfeldes beinhaltet. Ihr Problem ist einfach, dass Sie sich über die Finanzierungsprobleme im Kanton Zürich noch nie Gedanken machen wollen. Das bestätigen Sie bei jeder Ansage, an die ich mich erinnern kann. Die Ausgabenseite der Staatsrechnung ist sowieso ein Tabu für Sie. Bei der Ertragsseite haben Sie die bekannten ideologischen Scheuklappen an. Sie haben in diesen Themenfeldern einfach kein Interesse und entsprechend auch keine Kompetenz.

Dem Rat möchte ich sagen, Sie können hier zu diesem Vorschlag ungeniert Nein sagen, die Situation für den Kanton Zürich verschlechtert sich in keiner Weise, im Gegenteil wir können unnötigen Aufwand sparen und diese interessanten Standortfragen anhand des jährlich erscheinenden Geschäftsberichts immer wieder diskutieren.

Susanne Brunner (CVP, Zürich): Die Stellung des Kantons Zürich im interkantonalen Standortwettbewerb ist grundsätzlich bekannt. Im Standortwettbewerb unter den Kantonen gehört der Kanton Zürich zur Spitzengruppe. Dies belegen nicht nur die zahlreichen Ansiedlungen, darunter befinden sich Namen wie Google und Kraft Foods, sondern auch die generelle wirtschaftliche Stellung des Kantons Zürich in der Schweiz.

Standortmonitoring ist dennoch wichtig und sinnvoll. Wir wollen langfristige Entwicklungen wahrnehmen und entsprechend handeln können. Dafür verfügen wir über zahlreiche verschiedene Standortvergleichsstudien und Rankings, wie uns der Regierungsrat dargelegt hat. Der Kanton Zürich steht vermehrt in einem internationalen Standortwettbewerb. Das gewünschte Instrument der Postulanten einer interkantonalen Standortstudie zielt hier in die falsche Richtung. Zudem macht ein interkantonales Standortmonitoring, das den fiskalischen Vergleich ausschliesst, im föderalen System überhaupt keinen Sinn. Es handelt sich hier auch um einen Standortfaktor, den man nicht einfach ausblenden kann. Die Postulanten hingegen wollen diesen Faktor jedoch gezielt ausblenden. Ihre Absicht ist es, die nicht fiskalischen Standortfaktoren gegen die fiskalischen auszuspielen. Das Resultat eines solchen Monitorings soll ihnen helfen, im Kanton Zürich eine

Steuerpolitik begründen zu können, die den Steuerwettbewerb anhaltend negiert. So verfährt die Ratslinke auch mit ihren Referenden gegen die Steuergesetzrevision. Die Steuerbelastung ist nicht nur ein wichtiger Mosaikstein im interkantonalen Standortwettbewerb. Sie ist vielmehr ein wünschbares Unterscheidungsmerkmal, solange es den Föderalismus in der Schweiz gibt. Föderalismus und Steuerwettbewerb gehören untrennbar zusammen. Steuerwettbewerb ist nicht zuletzt ein Erfolgsfaktor der Schweiz.

Die CVP bietet keine Hand für die Einführung einer unsinnigen Studie, die im Verhältnis zum Aufwand keine neuen Erkenntnisse liefern würde. Die CVP lehnt deshalb das Postulat ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Niemand wird bestreiten, dass es für eine erfolgreiche Standortpolitik mehr braucht als nur einen tiefen Steuersatz. Je nach Studie und je nach Branche ist die Besteuerung wichtiger oder weniger wichtig. Stabilität, Rechtssicherheit, Erreichbarkeit, Arbeitskräfteverfügbarkeit, hohe Lebensqualität, Nähe zu Bildungs- und Forschungsinstitutionen sind manchmal wichtiger und manchmal weniger wichtig als die Steuerbelastung der Firma und der Kadermitarbeiter. Ich glaube nicht, dass die Regierung das nicht weiss. Aber warum konzentriert sich dann die Kommunikation der Regierung vorwiegend auf die Steuern? Vielleicht liegt es daran, dass die rechten Parteien in der Mehrheit sind und sie einfach Argumente für Steuersenkungen brauchen. Vielleicht aber auch daran, dass die Steuerbelastung relativ einfach zu erheben und zu vergleichen ist, während andere Standortfaktoren viel schwieriger zu fassen sind.

Die Forderung des Postulats ist nachvollziehbar. Trotzdem werden wir es ablehnen. Statt die Diskussion um die Standortförderung und -attraktivität zu versachlichen, führt sie zu einer Verschiebung der Kriegsschauplätze. Ein Index erfordert die Gewichtung der einzelnen Faktoren. Plötzlich gilt es, den öffentlichen Verkehr gegen Rechtssicherheit, gegen das Kulturangebot und gegen Steuerbelastung abzuwägen. Diese Diskussion wird noch viel stärker von den jeweiligen

Interessen geprägt sein als die bestehenden Diskussionen. Der Streit, mit wie vielen Prozenten die Forschungsinstitutionen in den Standortfaktorindex einfließen sollen, ist sinnlos.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Für den Kanton Zürich sind sehr viele Standortindikatoren und -vergleiche verfügbar. Das Problem liegt eher in der prägnanten Zusammenfassung der Daten. Der Regierungsrat beabsichtigt, periodisch einen Standortbericht mit einer Stärken-Schwächen-Analyse zu verfassen. Die im Postulat erwähnten zweckmässigen Elemente seien bereits vorhanden beziehungsweise geplant. Ein nur interkantonaler, die Steuern ausschliessender Vergleich scheint nicht sehr sinnvoll zu sein.

Die EVP-Fraktion unterstützt das Postulat doch in der Hoffnung, dass die Regierung Anregungen aus dem Postulat wie wettbewerbsrelevante, beschlossene oder geplante Veränderungen in anderen Kantonen im nächsten Standortbericht berücksichtigt. Wir erwarten einen Standortbericht mit Blick auf die markanten finanziellen und steuerlichen Veränderungen dringend.

In diesem Sinn unterstützt die EVP-Fraktion die Überweisung des Postulats.

Raphael Golta (SP, Zürich): Meine Damen und Herren von der bürgerlichen Ratsseite, Sie machen es sich schon ein bisschen einfach, wenn Sie hier sagen, man könne im Geschäftsbericht diese zusätzlichen Standortvorteile ablesen. Beat Walz, wären Sie denn dafür, dass man auch in Zukunft das Steuermonitoring irgendwo auf Seite 478 im Geschäftsbericht aufführt, gewissermassen unter dem Kleingedruckten? Ist das tatsächlich Ihr Ziel? Das glaube ich nicht. Das Problem beim Steuermonitoring besteht darin, dass es eine hervorgehobene Zahl ist, dass es eine Zahl ist, die mit Priorität und mit einer eigenen Medienkonferenz jährlich präsentiert wird. Das wäre, um zu meinem Bratwurstbeispiel zurückzukommen – Urs Lauffer möge die Ohren spitzen –, wenn beim Bellevue die Kronenhalle in Zukunft nur noch mit dem Preis für die Bratwurst Werbung macht und sagt, die ganzen Beilagen und die ganze Gemütlichkeit drucken wir dann vielleicht noch in unserem HR-Auszug (*Handelsregister*) ab. Es ist eine Frage

der Prioritätenordnung, wie man mit diesen Punkten umgeht. Sie wollen den Kanton Zürich explizit und fast ausschliesslich mit einem falschen Indikator bewerben.

Es gibt aber noch ein weiteres Problem. Das werden wir demnächst vor uns haben, wenn wir über die Sanierungsmassnahmen 2010 diskutieren. Es gibt nämlich das Problem, dass es durchaus einen Zusammenhang dazwischen gibt, welche Leistungen man bringen kann und wie man mit dem Steuersubstrat umgeht. Es gibt einen Zusammenhang dazwischen, welche Einnahmen man zu generieren bereit ist und welche Leistungen man erbringt. Diesen Zusammenhang will die bürgerliche Ratsseite immer wieder von Neuem negieren, indem Sie sagen, die Steuern seien der eine Teil. Das ist schön und gut. Das kann man unabhängig von den Leistungen betreiben. Das geht nicht. Dies gilt es in der Bewerbung des Kantons Zürich und auch in der Frage der Auseinandersetzung mit den Standortqualitäten des Kantons Zürich zu beantworten. Deswegen ist es tatsächlich wichtig, dass die nicht fiskalischen Faktoren stärker gewichtet werden.

Ich bitte Sie um Unterstützung unseres Postulats.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Nachdem es heute Nachmittag zuerst ein bisschen sehr laut war, fühle ich mich jetzt wie nach Abschluss einer Therapiesitzung.

Beat Walti und Susanne Brunner haben mir fast schon in psychotherapeutischer Analyse erklärt, was wir mit diesem Vorstoss alles tun oder nicht tun und warum. Das ist ja noch amüsant. Weniger amüsant ist dann, wenn in der Argumentation – hier hat sich Beat Walti als alleiniger Kämpfer hervorgetan – Inkompetenz oder Ignoranz unterstellt wird. Weder das eine noch das andere ist der Fall. Selbstverständlich kenne ich die Legislaturziele des Regierungsrates und den Geschäftsbericht auch. Was dort aber nicht zu finden ist, das ist so etwas wie ein komparatives Element, ein Vergleich, das, was Sie unter Wettbewerb beim Titel «Steuern» fast schon vergöttern.

Es ist natürlich auch nicht wahr, dass wir uns nicht mit der Finanzierungsproblematik dieser wichtigen Leistungen für den Kanton im Standortwettbewerb befassen. Nur beantworten wir die Fragen etwas anders als Sie. Das als Nichtbefassen zu betiteln, ist ein bisschen sehr überheblich. Wenn Sie mit der Steuerstrategie sich primär und die Finanz- und Steuerpolitik des Kantons an Leuten ausrichten, von denen Sie annehmen müssen, Sie würden ihre Lebensgestaltung primär mit

dem Taschenrechner bestreiten, dann tun Sie das. Wir wollen das nicht. Wir wollen den Kanton auch nicht in Geiselhaut von solchen Leuten sehen. Das Volk wird entscheiden.

Klar ist aber: Mit der einäugigen Blickweise, die über den Steuerbelastungsmonitor jährlich auf den Standortwettbewerb geworfen wird, kommen wir nicht weiter. So nebenbei gesagt, der ist auch nicht gratis zu haben. Dafür, dass er nur eine elaboriertere Form der Zusammenstellung von Tatsachen ist, die man erheben kann in 26 Kantonen und etwas aus dem internationalen Umfeld, ist das also nicht billig. Wenn das dann schon dort gemacht wird, dann soll man es für die anderen Faktoren auch machen.

Noch etwas zu Susanne Brunner: Es geht uns selbstverständlich nicht darum, gezielt auszublenden, dass Steuern ein Faktor in einer langen Liste von Faktoren sind, die Entscheidungsträger wie natürliche und juristische Personen beeinflussen. Ich habe es aber schon gesagt. Wenn Sie mir aber nicht zuhören oder zuhören konnten, dann sage ich es noch einmal, wir haben in diesem Postulat sicher nicht nochmals dasselbe gefordert, das der Kantonsrat unlängst vor Einreichung des Postulats bereits beschlossen hatte, übrigens mit Unterstützung der Grünen, wenn Sie sich vielleicht erinnern mögen. Wir sind auf diesem Auge nicht blind. Aber wir wollen, dass die 17 anderen auch aufgetan werden. Darum geht es in diesem Vorstoss.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich bin ein bisschen erstaunt, wie heftig um dieses Standortmonitoring gestritten wird, denn es gibt schon so viele Standortmonitorings. Der Regierungsrat ist deshalb auch gegen die Überweisung des Postulats.

Er hat es in seiner Stellungnahme aufgezeigt. Er hat die vier wichtigsten Gründe bereits genannt. Ich nenne sie noch einmal. Angesichts der Globalisierung muss sich dieser Kanton nicht nur mit inländischen, sondern insbesondere auch mit ausländischen Konkurrenten messen. Das ist nun einmal eine Realität. Ein Vergleich, der auf das Inland beschränkt ist, bringt nicht viel für die Messung unserer Standortattraktivität.

Die Attraktivität eines Standorts hängt von mehreren Elementen ab. Das wissen wir. Niemals haben wir nur das fiskalische Element betrachtet. Diese Aspekte sind zwar entscheidend wichtig. Aber ein Standortmonitoring ohne die Berücksichtigung des fiskalischen Ele-

ments ist genauso wenig aussagekräftig wie umgekehrt, nämlich ein Standortmonitoring, das sich nur darauf fokussieren würde.

Dass sich die Qualität eines Wirtschaftsstandorts verändert, das geschieht nicht von heute auf morgen, auch nicht von einem Jahr auf das andere. Die Entwicklung verläuft langsam. Manchmal getraue ich mich fast zu sagen schleichend, sodass man noch lange mit geschlossenen Augen herumlaufen und behaupten kann, es habe sich noch gar nichts verändert. Aber eine jährliche Berichterstattung macht keinen grossen Sinn, weil dann die Veränderungen auch nicht offensichtlich sind. Der Nutzen stünde jedenfalls in keinem Verhältnis zum Aufwand, den man betreibt durch einen derartigen Bericht.

Es existieren bereits zahlreiche Standortvergleiche auf internationaler und auch auf nationaler Ebene, die regelmässig erhoben werden. Daneben gibt es verschiedene Konjunkturprognosen und Branchenauswertungen. Die Berichte der Konjunkturforschungsstelle der ETH (*Eidgenössische Technische Hochschule*) beispielsweise. Es sind auch zahlreiche spezialisierte Indikatoren vorhanden. Die Volkswirtschaftsdirektion verfolgt seit mehreren Jahren ein systematisches Standortmonitoring. Es besteht unserer Meinung nach kein Bedarf nach weiteren derartigen Vergleichen, im Gegenteil. Bei den vielen bestehenden Standortvergleichen stellt sich vielmehr das Problem, wie die Ergebnisse systematisch, regelmässig und directionsübergreifend optimal ausgewertet werden können und welche Empfehlungen an die Politik dann auch daraus abzuleiten sind. Im Übrigen hat die Volkswirtschaftsdirektion einen Standortbericht vorgelegt, der eine Standortbestimmung sowohl im internationalen als auch im nationalen Vergleich und mit vielen verschiedenen Indikatoren erlaubt.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen deshalb, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 61 Stimmen bei 0 Enthaltungen, das Postulat nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

29. Umgestaltung von Busbuchten bei Fahrbahnhaltestellen

Interpellation Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) vom 11. Juni 2007

KR-Nr. [175/2007](#), RRB-Nr. 1123/18. Juli 2007

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. [168/2006](#) vom 30. August 2006 äusserte sich der Regierungsrat im Zusammenhang mit einem konkreten Projekt in der Gemeinde Dänikon in grundsätzlicher Weise zur Aufhebung von Busbuchten und deren Umgestaltung zu Fahrbahnhaltestellen.

Der Regierungsrat stützt sich in seiner Antwort sowie beim Beschluss Nr. 466 vom 4. April 2007 betreffend Festsetzung des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1 auf diese allgemein gehaltenen Aussagen des Tiefbauamtes (heute VIS).

Für die Beurteilung der Massnahme und ihrer Auswirkungen ist es jedoch unerlässlich, die konkrete lokale Situation, in diesem Falle die Haltestelle Dänikon Richtung Dällikon, vertieft zu analysieren.

Die Ablehnung der Bevölkerung von Dänikon richtet sich ausschliesslich gegen die Aufhebung der bestehenden Busbucht und die Errichtung einer Fahrbahnhaltestelle. Insbesondere unterstützten sowohl die Gemeinde als auch die Bevölkerung den unverzüglichen Beginn der Bauarbeiten für den unstrittigen Teil des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1, namentlich die Fussgängerschutzinseln.

1. Ich ersuche den Regierungsrat deshalb erneut um die Beantwortung folgender Fragen:

In der Antwort ist ausgeführt, dass die durchschnittliche Haltezeit des Busses lediglich 15 Sekunden betrage und daraus nur eine geringe Behinderung des MIV resultiere.

Diese Aussage kann in der Praxis jedoch keineswegs bestätigt werden. Nicht zuletzt, weil auf dieser Busstrecke die Fahrkarten beim Fahrer gelöst werden müssen, sind die Standzeiten wesentlich länger. In den Stosszeiten beträgt die Wartezeit regelmässig zwischen 1 und 2 Minuten. Auch beim Zustieg weniger Personen beträgt die Haltezeit weit über 30 Sekunden. Die Annahme von 15 Sekunden trifft daher in

diesem Falle nicht zu. Zudem ist bei den Berechnungen von den Wartezeiten während des Hauptverkehrsaufkommens auszugehen, wo sich die unerwünschten Folgen der Fahrbahnhaltestelle besonders negativ auswirken.

2. Auf welche Basis stützt sich die Aussage des Regierungsrates?

Wie beurteilt er die konkrete Situation zu den Hauptverkehrszeiten bei der Bushaltestelle Dänikon in Richtung Dällikon?

Weiter wird argumentiert, dass die Fahrbahnhaltestelle einen Beitrag an einen verträglichen Verkehrsfluss und eine Verkehrsberuhigung im Innerortsbereich leiste und somit vorwiegend der Bevölkerung von Dänikon diene.

Dass die Bevölkerung den Effekt der Haltestelle offensichtlich anders beurteilt, zeigt zum einen die Tatsache, dass eine Petition innert kürzester Zeit die Unterstützung von 253 Personen fand, zum anderen, dass auch der Gemeinderat Einsprache erhob. Nach wie vor sind in Dänikon keine Stimmen zu vernehmen, die auf eine Zustimmung deuten würden. Die Befürchtungen der Anwohner basieren auf folgenden Auswirkungen der Fahrbahnhaltestelle:

Während der Zeit des Busstopps ist die Strasse in östlicher Fahrtrichtung komplett blockiert. Die Folgen sind erhebliche Rückstaus. Diese werden sich nicht auf die Hauptstrasse beschränken, sondern auch auf die einmündende Ober- und Unterdorfstrasse ausdehnen, weil der Stau zu einer Blockade der Kreuzung führen wird.

Wegen der Mittelschutzinsel (deren Installation von der Gemeinde und der Bevölkerung ausdrücklich gewünscht wird) entfällt zumindest für den korrekt fahrenden Automobilisten die Möglichkeit, den wartenden Bus zu überholen. Faktisch erweist sich daher die Fahrbahnhaltestelle als Rotlicht mitten im Dorf. Genau dies wollte aber das Konzept ZPF (*Zürcher Planungsgruppe Furttal*) – auf das sich der Regierungsrat stützt – vermeiden. Denn keine Gemeinde wünscht sich Stauraum mitten im Siedlungsgebiet. Die strittige Massnahme wird den Verkehrsfluss bereits bei geringem Verkehrsaufkommen stark behindern, was zudem ökologisch äusserst fragwürdig ist. Erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung durch Staubildung in der Ortsmitte wird die Folge sein.

Der durch die Fahrbahnhaltestelle provozierte Stau wird manch einen Autolenker verleiten, eine Ausweichroute zu suchen, was zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Quartierstrassen führen wird.

Während der Bauarbeiten an der Wasserleitung im vergangenen November und Dezember war während Wochen eine Ampelanlage auf Höhe der geplanten Fahrbahnhaltestelle installiert. Die Dauer der Rotphase entsprach etwa der Wartezeit des Busses. Die hier erwähnten negativen Auswirkungen des Stauraums auf der Hauptstrasse haben sich dabei eindrücklich bestätigt.

3. Wie begründet der Regierungsrat den positiven Einfluss der Fahrbahnhaltestelle auf den Verkehrsfluss angesichts dieser berechtigten Befürchtungen?

Weiter wird die Fahrbahnhaltestelle als geeignetes Element der Verkehrssicherheit begründet.

Dass mit dem Bau einer Schutzinsel eine Erhöhung der Fussgängersicherheit einhergeht, ist klar. Daher ist diese auch nicht umstritten. Hingegen werden Fussgänger, welche hinter dem Bus die Hauptstrasse überqueren, von Fahrzeugen, welche aus Richtung Dällikon herankommen, erst auf der Mittelschutzinsel wahrgenommen. Umgekehrt versperrt der Bus den Passanten die Sicht auf die herannahenden Fahrzeuge. Diese Sichtbehinderung birgt ein Gefährdungspotenzial, zumal der Weg auch von Schülern auf dem Schulweg benutzt wird. Die Kombination der Fahrbahnhaltestelle mit dem Fussgängerstreifen und der Schutzinsel ist aus diesen Gründen der Verkehrssicherheit abträglich.

Die Erfahrungen aus anderen Gemeinden haben zudem gezeigt, dass Schutzinseln in Kombination mit Fahrbahnhaltestellen entnervte Fahrzeuglenker zu riskanten Überholmanövern sowohl um die Schutzinsel wie auch auf der weiteren Strecke hinreissen lassen und dabei Fussgänger und weitere Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefährden.

Der durch den Stau verursachte Ausweichverkehr durch die Quartierstrassen führt zu einer zusätzlichen Gefährdung im Innerortsbereich und auf dem Schulweg, namentlich beim Kindergarten an der alten Landstrasse.

Auch bei geringem Verkehrsaufkommen wird sich der Verkehr hinter dem an der Haltestelle wartenden Bus umgehend auf der Höhe Hauptstrasse 32 stauen. Dort befindet sich eine unübersichtliche Kurve, was die Gefahr von Auffahrkollisionen mit sich bringt.

4. Wie begründet der Regierungsrat vor diesem Hintergrund die Eignung der Fahrbahnhaltestelle als Beitrag zur Verkehrssicherheit?

Die Massnahme wird in der regierungsrätlichen Antwort vom 30. August 2006 unter anderem mit der Gewährleistung, der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel begründet.

Die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit waren auch mit der bisherigen Lösung jederzeit gegeben, ebenfalls gelingt die Wiedereingliederung des Busses selbst zu den Hauptverkehrszeiten problemlos.

5. Auf welche Grundlagen stützt sich der Regierungsrat bei dieser Begründung?

Die Massnahme wird auf das von der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit der Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF) ausgearbeitete Konzept «Flankierende Massnahmen» vom September 2002 zurückgeführt. Letzteres ging damals von einer hypothetischen und als «worst case»-Szenario geschätzten Verkehrszunahme von rund 20 % nach der Eröffnung der dritten Baregröhre aus. Trotz Eröffnung der dritten Röhre im Jahr 2004 ist allerdings die Verkehrsbelastung der Däniker Hauptstrasse im Tagesdurchschnitt sogar leicht zurückgegangen, wie auch aus der regierungsrätlichen Antwort zu entnehmen ist.

Paradox ist daher, die Däniker Bevölkerung einer Mehrbelastung durch Lärm, Abgase, Staus und Quartierverkehr durch den täglich normal anfallenden Verkehr auszusetzen, ohne dass dadurch die ursprünglich vorgesehene Wirkung auf den Gubrist-Umfahrungsverkehr erzielt würde.

6. Wurde diese veränderte Sachlage bei der Beurteilung der Massnahme berücksichtigt und erachtet der Regierungsrat die Realisierung der Fahrbahnhaltestelle vor dem Hintergrund der spezifischen lokalen Ausgangslage als zwingend?

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Das Strassenprojekt in Dänikon, das der Regierungsrat mit Beschluss vom 4. April 2007 festgesetzt hat, ist wegen der gleichzeitig vorgesehenen Umwandlung einer bestehenden Busbucht in eine Fahrbahnhaltestelle auf teils heftigen Widerstand gestossen. Einerseits wurde die Projektfestsetzung, in der bereits Einsprachen u. a. der Gemeinde gegen die Fahrbahnhaltestelle zu behandeln waren, auf dem Rechtsmittelweg von fünf Beschwerdeführenden beim Verwaltungsgericht angefochten. Andererseits wurde das Projekt auf politischem Weg mit der bereits beantworteten Anfrage KR-Nr. [168/2006](#) sowie mit der hier zu behandelnden Interpellation infrage gestellt. Umstritten sind die Um-

wandlung der heutigen Busbucht in eine Fahrbahnhaltestelle und die sich daraus während des Bushalts ergebende Blockierung der Strasse für den Privatverkehr. Unterschiedliche Ansichten bestehen betreffend die Dauer des Bushaltes. Zudem wird befürchtet, dass dadurch ein Rückstau auf der Hauptstrasse mit negativen Auswirkungen auf die Anstösser sowie die Quartierstrassen (Ausweichverkehr und ebenfalls Rückstau) entstehen wird.

Die Volkswirtschaftsdirektion befasst sich damit, die geltende Praxis bei der Planung von Fahrbahnhaltestellen – insbesondere bei der Umwandlung von bestehenden Busbuchten – grundsätzlich zu überprüfen und allenfalls bei Bedarf auch neue Richtlinien zu erlassen. Aus diesem Grund wurde beim Verwaltungsgericht die Sistierung des hängigen Verfahrens beantragt. Die Überprüfung der Praxis wird so rasch als möglich vorgenommen. Da das Vorhaben nur als Ganzes ausgeführt werden kann, hat das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht auch für die unbestrittenen Projektteile eine verzögernde Wirkung.

Aufgrund der grundsätzlichen Überprüfung der Praxis und der Behandlung der Beschwerde beim Verwaltungsgericht kann die Interpellation nur so weit beantwortet werden, als damit diesen Verfahren nicht vorgegriffen wird.

Die Nummerierung der Fragen beginnt mit Ziffer 2, die Beantwortung folgt deshalb dieser Nummerierung.

Zu Frage 2:

Bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. [175/2007](#) ging der Regierungsrat von einer durchschnittlichen Haltezeit des Busses von 15 Sekunden aus. Nach einer neuen Stellungnahme des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zeigen aktuelle Messungen bei der Linie 491, dass die Aufenthaltszeiten an der Haltestelle Dänikon 30 bis 40 Sekunden erreichen. Die Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel allein betragen 15 Sekunden. Die Verlängerung entsteht durch den Verkauf von Fahrausweisen durch den Chauffeur.

Zu Frage 3:

Die umstrittene Fahrbahnhaltestelle ist eine von drei vorgesehenen Massnahmen in Dänikon zur Entlastung vom Durchgangsverkehr und zur Umlagerung auf die Nationalstrasse und damit Teil der verkehrlich flankierenden Massnahmen zur N1/N20 Nordumfahrung Zürich. Damit sollen eine nachhaltige Entlastungswirkung auf der durchgehenden Hauptstrasse erreicht und die Geschwindigkeiten auf dem Abschnitt mit hohen Nutzungskonflikten vermindert werden. Eine be-

stimmte Widerstandswirkung gegenüber dem Durchgangsverkehr bzw. eine unattraktive Gestaltung der Südachse im Furttal ist demnach beabsichtigt. Die Wirkung der umstrittenen Massnahme ist aber von verhältnismässig geringer Intensität, da der Bus nur zweimal stündlich die Fahrbahn für verhältnismässig kurze Zeit blockiert. Es trifft zu, dass bei einem Stau die Kreuzung der Hauptstrasse mit Ober- und Unterdorfstrasse blockiert werden kann. Da diese beiden Quartierstrassen jedoch nicht stark befahren sind, dürfte der Rückstau darauf nur gering ausfallen und sich aufgrund der grossen Zeitintervalle der Busse innert kürzester Zeit wieder abbauen. Die erwähnte Baustellensignalanlage während der Bauarbeiten an der Wasserleitung im November/Dezember 2006 konnte zu den Spitzenzeiten morgens und abends zu Staus führen. Diese war jedoch in Dauerbetrieb, und ihre Rotzeiten waren deutlich länger als die Haltezeiten des Busses. Deshalb kann deren regelmässige verkehrsunterbrechende Wirkung mit dem nur jede halbe Stunde stattfindenden Bushalt nicht verglichen werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Befürchtung der Interpellantin nicht geteilt, dass es zu Umwegfahrten über die Quartierstrassen kommen wird.

Zu Frage 4:

Fahrbahnhaltestellen sind für den die Strasse querenden Fussgängerverkehr am sichersten, weil während des Bushalts der Fahrzeugstrom gestoppt ist. Die Bedenken der Interpellantin bezüglich der Sichtbehinderung durch den haltenden Bus werden nicht geteilt. Mit der geplanten Schutzinsel in der Strassenmitte wird die notwendige Sichtweite sowohl aus dem Blickwinkel des querenden Fussgängerverkehrs als auch aus demjenigen der Fahrzeuglenkenden auf der nicht blockierten Fahrspur genügend gewährleistet. Zudem hatte die bei der Planung beigezogene Kantonspolizei keine Vorbehalte gegenüber dieser Haltestelle. Grundsätzlich nicht auszuschliessen ist, dass einzelne Fahrzeuglenkende verbotenerweise links an der Mittelinsel vorbeifahren, um den Bus zu überholen. Mögliches verbotenes Verhalten von Verkehrsteilnehmenden kann bei der Planung jedoch nicht den Ausschlag dafür geben, auf eine sonst zweckmässige Einrichtung zu verzichten.

Zu Frage 5:

Von besonderem Nutzen für den öffentlichen Verkehr sind Fahrbahnhaltestellen, wenn damit eine Busbevorzugung erreicht werden kann. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn auf eine Haltestelle eine Lichtsignalanlage folgt, durch deren Rückstau das Einspuren des Busses auf die Fahrbahn erschwert oder verhindert wird.

Die Busse der Linie 491 (Zehntenhausplatz–Regensdorf–Dällikon–Dänikon–Hüttikon) befördern pro Tag gegen 2000 Personen. Diese Transportleistung führt zu einer deutlichen Entlastung des Strassenetzes. Die Busse können ihre Attraktivität für die Fahrgäste aber nur dann behalten, wenn sie pünktlich verkehren und wenn die Anschlüsse am Bahnhof Regensdorf und an die Busse in Zürich Affoltern zuverlässig gewährleistet werden können. Durch die laufende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird die Pünktlichkeit der Busse zunehmend gefährdet. Gezielte Massnahmen, wie sie die Fahrbahnhaltestelle darstellt, können eine Verlagerungswirkung auf den Transitverkehr auf der südlichen Furttalachse erzielen und damit dazu beitragen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs zumindest zu erhalten.

Zu Frage 6:

Bei Überlastung und Stau auf der N1/N20 besteht nach wie vor die Gefahr von Ausweichverkehr auf der Südachse im Furttal. Diese Gefahr wird wohl erst nach Abschluss des Ausbaus der Nordumfahrung etwa 2015 gebannt sein. Verkehrlich flankierende Massnahmen sind deshalb grundsätzlich weiterhin sinnvoll. Gegen den Transitverkehr gerichtete Massnahmen wie die umstrittene Fahrbahnhaltestelle haben aber auch gewisse negative Auswirkungen auf die Anwohnenden. Im Rahmen der erwähnten grundsätzlichen Überprüfung der Fahrbahnhaltestellen ist auch eine Interessenabwägung darüber vorzunehmen, ob eine halbstündlich angefahrene Fahrbahnhaltestelle im Verhältnis zu ihrem Nutzen zu grosse Nachteile für die betroffenen Anwohnenden mit sich bringt.

Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf): Stein des Anstosses dieses Vorstosses und seines Vorgängers war die einst vom Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, geplante Aufhebung einer Busbucht in der Furttaler Gemeinde Dänikon. Durch die 1800-Einwohner-Kommune führt eine Kantonsstrasse. Der untere und der obere Dorfteil werden durch zahlreiche Gemeindestrassen erschlossen.

Ein sehr wahrscheinliches Szenario wäre bei einer Aufhebung der Busbucht gewesen, dass ein Teil des gestauten Verkehrs durch die rund zweiminütige Wartezeit – von der Volkswirtschaftsdirektion damals geschätzt – in diese Nebenstrassen gelenkt worden wäre. Das war der Hauptgrund, weshalb sich Einwohner und auch die lokalen Behörden zäh, aber erfolgreich gegen dieses Projekt gewehrt haben. Eine Petition mit über 250 Unterschriften gegen die Verlegung wurde eingereicht. Im Dorf findet sich bis heute niemand, der sich öffentlich gegen das vom Kanton ursprünglich geplante Projekt ausspricht. Gemeinde wie Anwohner fochten das Projekt gerichtlich an. Letztlich entschied jedoch nicht ein Richter, sondern der Regierungsrat, indem er von seiner bisher praktizierten Busbucht-Aufhebung Abstand genommen hat.

Dennoch: Vor nicht allzu langer Zeit mussten für den öffentlichen Verkehr gepflästerte Busbuchten erstellt werden, die je nach Landwert zwischen 200'000 und 300'000 Franken kosteten. Die Errichtung dieser separaten Haltestellen gründete auf logischen Überlegungen, es allen Verkehrsteilnehmern so einfach wie möglich zu machen.

Die Pünktlichkeit der Autobusse wurde einst vom ehemaligen Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, als Argument für die Aufhebung vorgebracht. Das wäre dann stichhaltig, wenn bisher auf den Routen ein Pünktlichkeitsproblem bestanden hätte. Da dies allerdings nie der Fall war, steht das Argument im luftleeren Raum. Schliesslich muss der Bus auch bei Kreiseln einfädeln. Das zweite einstige Argument ging an jeder Realität vorbei und demonstrierte die Verbissenheit von manchem Zentralbeamten an grüner Ideologie: Die so genannte Priorisierung des ÖV verkennt, dass auch der motorisierte Individualverkehr (*MIV*) von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung ist.

Dänikon ist und war bei Weitem nicht die einzige Gemeinde, die sich gegen die Schikane und realitätsfremden Interventionen zur Wehr gesetzt hat.

«Fahrbahnhaltestellen bevorzugen den öffentlichen Verkehr und sind eine natürliche Verkehrsberuhigung», sagte einst Entwicklungsingenieur Herrmann dem Tages-Anzeiger im Falle von Weisslingen, wo sich die lokalen Behörden ebenfalls gegen die vom Kanton auferlegte Verschiebung der Bus-Haltestelle auf die Autostrasse zur Wehr setzten. Eine genaue Begründung für die Theorie oder gar ein Erfahrungswert liess jedoch sein Statement vermissen. Man darf sich nun schon fragen, was sich die Herren in der Volkswirtschaftsdirektion, Abteilung

Verkehr, damals unter «natürlicher Verkehrsberuhigung» vorgestellt haben. Von derselben Vorstellungskraft geht man wohl auch beim illusorischen Irrglauben aus, mit weniger Strassen würden automatisch auch die Autos weniger. «Andernorts beruhigt man den Verkehr, indem man ihn fliessen lässt», liess der zuständige lokale Gemeinderat die Tages-Anzeiger-Leser in diesem Artikel wissen, als Entgegnung auf die Einmischung aus der Volkswirtschaftsdirektion.

Ein absoluter Irrsinn, dass hierzulande Geld ausgegeben wird, um bestehende Verkehrswege künstlich zu verschlechtern. Hier spricht dann plötzlich kein Grüner mehr von zu viel CO₂-Ausstoss und Umweltschutz. Es könnte einiges an Benzin gespart werden, wenn der Verkehr möglichst flüssig gemacht und nicht durch unsinnige Schikanen ausgebremst würde. Die Beispiele sind leider alltäglich und beschränken sich bekanntlich nicht auf Busbuchten.

Und so bezahlt der Autofahrer Steuern und Abgaben, nicht etwa für den Unterhalt und die Erneuerung der Strasse, sondern für seine eigene Schikanierung. In Zukunft wird uns das irgendwann unweigerlich notwendige Rückgängigmachen dieser einst sinnlosen Verkehrsbehinderungs-Massnahmen, welche bereits eine Menge an Steuergeldern verschlungen haben, nochmals teuer zu stehen kommen.

Aus diesem Grund ist die Umkehr der regierungsrätlichen Praxis sehr zu begrüßen. Eine grundsätzliche Belassung der bestehenden separaten Haltestellen, jedoch mit einer Berücksichtigung der spezifischen Situation, ist nicht nur gemeindefreundlicher und bürgernäher, sondern auch weniger Durchdrückung einer sturen Ideologie und weniger Zentralismus. All jene werden sich an dieser klugen Abkehr stossen, denen nichts an einer effizienten Verkehrsstrategie liegt, welche Individualverkehr verteufeln und möglichst schikanieren möchten, mithin all jene, die ÖV und MIV aus ideologischen Gründen nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer betrachten. Der Musterfall Dänikon hat dem Regierungsrat die Gelegenheit geboten, eine Sorge vieler Kommunen, ihrer Behörden und Einwohner aufzunehmen. Der Regierungsrat vermochte dieses Thema in unaufgeregter, unideologischer, pragmatischer Weise zu lösen und hat den Bürgerinnen und Bürgern im ganzen Kanton, welche von einem solchen Umbau betroffen worden wären, einigen Ärger erspart.

Barbara Angelsberger (FDP, Urdorf): Die Interpellation von Barbara Steinemann bezieht sich auf die Umgestaltung einer Bushaltestelle

von einer Busbucht zu einer Fahrbahn-Haltestelle Dänikon, Richtung Dällikon. Die FDP möchte auf die lokale Problematik nicht eingehen, weist aber darauf hin, dass es im Allgemeinen nicht sonderlich gut ist, bestehende Busbuchten aufzuheben und dafür Fahrbahn-Haltestellen einzurichten. Weder sind solche Einrichtungen besonders sicher noch sollten sie dazu dienen, den Verkehr zu verlangsamen oder gar die Autofahrer dazu zu bringen, eine andere Strecke zu wählen. Sie wählen dann nämlich das, was sie nicht sollten, Quartierstrassen.

Da der Regierungsrat selber sagt, die Wirkung der umstrittenen Massnahme sei von geringer Intensität, da der Bus nur zweimal stündlich die Fahrbahn für verhältnismässig kurze Zeit blockiert, sieht die FDP den Nutzen dieser Übung nicht ein, schon gar nicht als Entlastung des Durchgangsverkehrs und zur Umlagerung auf die Nationalstrasse.

Marcel Burret (SP, Regensdorf): Es steht jetzt an, dass Sie eine andere Meinung hören zum Problem der Busbuchten. Ich bin da ganz gegenteiliger Meinung. Hier geht es auch um flankierende Massnahmen. Mir ist auch nicht ganz klar, wieso Barbara Steinemann dieses Lokalkolorit ins kantonale Parlament bringt. Wer von Ihnen ist an dieser Bushaltestelle interessiert? Bitte die Hand heben. Sehen Sie, praktisch niemand, ausser wir drei, die da sprechen. Da debattiert die Geschäftsleitung – ich bin nicht ganz unschuldig – über die Ratseffizienz. Wir diskutieren hier die Position einer Bushaltestelle in Dänikon. Wissen Sie, wo das überhaupt liegt?

Mir gefällt die ursprüngliche Antwort des Regierungsrates. Er hat nämlich in der Interpellation geschrieben, er finde gute Gründe für eine Haltestelle auf der Strasse mit Mittelinseln. Ich könnte daraus zitieren, verzichte aber darauf. Es geht einfach um den Mehrverkehr. Es ist nicht mehr hypothetisch – Sie wissen das von der letzten Anfrage aus dem Furttal –, dass wir jetzt über 20 Prozent mehr Verkehr haben im Furttal, auf der nördlichen und nicht auf der südlichen Achse. Er hat sich verlagert.

Die umstrittene Fahrbahn-Haltestelle ist eine von drei vorgesehenen Massnahmen in Dänikon zur Entlastung des Durchgangsverkehrs und notiert eine Umlagerung auf die Nationalstrasse und ist damit verkehrsrechtlich Teil der flankierenden Massnahmen, um zur N1/N20-Nordumfahrung zu gelangen, um das Furttal vom Durchgangsverkehr/Schleichverkehr ein bisschen zu befreien. Die Busse der Linie 491 befördern jeden Tag gegen 2000 Personen. So gibt es eine deutliche

Entlastung des Strassennetzes. Diese Busse können die Attraktivität für die Fahrgäste nur dann behalten, wenn sie pünktlich verkehren und die Anschlüsse am Bahnhof Regensdorf nach Zürich-Affoltern bewerkstelligen können. Durch die laufende Zunahme des Individualverkehrs wird die Pünktlichkeit der Busse sowieso gestört. Da ist es vernünftig, wenn sie auf der Fahrbahn halten können und gleich wieder wegfahren und nicht warten müssen, bis die Kolonne vorbei ist oder überhaupt einmal ein Ende findet. Diese Verlagerungswirkung, die Bushaltestellen auf der Fahrbahn direkt zu markieren, trägt zur Qualität des öffentlichen Verkehrs bei.

Jetzt hören Sie gut zu: Drei Tage nach der Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation gab es plötzlich eine neue Botschaft aus der Volkswirtschaftsdirektion. Die Bushaltestelle verbleibt jetzt in der Bus-Bucht. Im Zürcher Unterländer stand das ganz wunderbar formuliert: «Der Regierungsrat hat seinen eigenen Entscheid gekippt und ist in Erklärungsnotstand geraten.» Das steht diametral entgegengesetzt zum umfangreichen Bericht und damit zu den Umweltanliegen im Ausführungsprojekt Nationalstrasse A1/A20. Wenn Sie wissen, was ich meine. Das ist keine Verkehrsbehinderungsmassnahme, Barbara Steinemann. Es geht nicht um Idealismus, sondern es geht schlicht darum, den Schleichverkehr aus unserem Furttal wegzuhalten.

Liebe Frau Volkswirtschaftsdirektorin, können Sie uns jetzt erklären, weshalb Ihr Chefbeamter dies veranlasst hat und ob dies einen Präzedenzfall darstellt? Gibt es also in Zukunft auch wieder vermehrt Bushaltestellen, die in Busbuchten bleiben? So eine kostet übrigens 250'000 Franken. Auf der Fahrbahn haben Sie praktisch nur die Farbe zu bezahlen. Das ist viel billiger. Daher möchte ich jetzt genau wissen, warum mit diesem Entscheid offensichtlich die flankierenden Massnahmen zum Gubristausbau torpediert werden. Das möchte ich heute wirklich noch gehört haben von der Volkswirtschaftsdirektorin.

In diesem Sinn rate ich den Beamten und Beamtinnen in der Volkswirtschaftsdirektion, in Zukunft aktuelle Verkehrszählungen zu konsultieren, bevor hier gute Miene zum bösen Spiel gemacht wird. Für mich ist das ein regelrechter Schildbürgerstreich.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Ich spreche nicht, weil ich aufgefordert worden bin, sondern ich habe schon vorher mitgeteilt, dass ich sprechen möchte.

Ja, ich weiss, wo Däniken ist. Ich war Radfahrerin und werde es im nächsten Jahr wieder sein. Die Radfahrer kennen nicht nur die Autobahnanschlüsse, sondern auch die kleinen Gemeinden.

Gegenstand der vorliegenden Interpellation ist ein Projekt zur Erneuerung und Umgestaltung der Hauptstrasse im Ortszentrum von Dänikon. Das ist eine Gemeinde des Kantons Zürich. Deshalb darf man auch einen Vorstoss machen. In der ursprünglichen Fassung ist die Aufhebung einer bestehenden Busbucht vorgesehen gewesen und die Errichtung einer Fahrbahn-Haltestelle, welche vom Regierungsrat mit Beschluss vom 4. April 2007 festgesetzt worden ist. Gegen diesen Festsetzungsbeschluss erhob zuerst eine Gruppe von Anwohnern Beschwerde ans Verwaltungsgericht und mit Beschluss vom 12. Dezember 2007 hat der Regierungsrat diese Projektfestsetzung wieder erwogen, vor allem auch, weil der Gemeinderat sich gegen diese Massnahme geäussert hat. Es ist so, dass wir stark abstützen auch auf Äusserungen der Behörde einer Gemeinde, insbesondere einer so kleinen Gemeinde. Diese sieht nun eine Beibehaltung der Busbucht vor. Die Sanierung ist mittlerweile abgeschlossen.

Mit der Aufhebung einer bestehenden Busbucht im Rahmen eines Strassensanierungsprojekts können nebst der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auch Gründe der Verkehrslenkung und/oder der Strassenraumgestaltung verfolgt, aber auch gewisse finanzielle Einsparungen im Bereich des Strassenunterhalts erzielt werden. Die Wirkung dieser einzelnen, Gegenstand der Interpellation bildenden Massnahme positiv wie auch negativ betrachtet, wäre aufgrund des Verkehrsvolumens auf dieser Hauptstrasse sowie der geringen Busfrequenz im Halbstundentakt für sich allein allerdings nicht sehr gross gewesen. Es kommt also nicht so sehr darauf an. Man kann diese flankierenden Massnahmen nicht torpedieren und nicht gross verändern mit der Busbucht oder mit Strassenfahrbahn-Haltestellen.

Die Kriterien zur Beurteilung von Bushaltestellen grundsätzlich wurden in meiner Direktion überprüft. Deshalb darf man nicht meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angreifen, wenn sie etwas Neues verfolgen. Wenn man eine Massnahme oder einen Grundsatz überprüft und zu neuen Regelungen kommt, ist es korrekt, wenn die Mitarbeiter diese neuen Regelungen dann auch beherzigen und umsetzen. Das Ergebnis der Überprüfung in Bezug auf die Haltestelle in Dänikon führte zum bereits erwähnten Beschluss des Regierungsrates mit der Beibehaltung der Busbucht. Es wird nämlich ab diesem Datum besonderes Augenmerk gelegt auf die Äusserungen der Behörden einer Gemeinde

und dies vor allem dann, wenn schon eine Busbucht bestanden hat. Es ist also heute mehr Rücksicht zu nehmen auf den Wunsch der Gemeindebehörde, wenn eine Busbucht besteht, um diese wegzunehmen. Es liegt mir daran, Sie über die Gründe für diese Überprüfung und die Beurteilungskriterien näher zu informieren. Die mit der Errichtung von Fahrbahn-Haltestellen bezweckte Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist und bleibt uns ein zentrales Anliegen in der Direktion. Ohne konkurrenz- und leistungsfähiges ÖV-Angebot hätten wir noch mehr Verkehr auf unseren ohnehin stark ausgelasteten Strassen. Immerhin schreibt der von Ihnen am 26. März des vergangenen Jahres beschlossene Verkehrsrichtplan fest, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Fahrbahn-Haltestellen werden daher auch in Zukunft mindestens in denjenigen Fällen vorzusehen sein, in denen die Pünktlichkeit des Busverkehrs nicht anders gewährleistet werden kann und wo andere Massnahmen wie die Errichtung einer separaten Busspur nicht möglich oder auch unverhältnismässig teuer sind.

Ich verweise dazu wiederum auf den Verkehrsrichtplan, wo eine angemessene Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr vorgesehen ist, falls das erforderlich sein sollte. Ebenfalls ist im Richtplan festgehalten, dass der Durchgangsverkehr konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken ist. Der sogenannte Fall Dänikon hat uns dann aber auch vor Augen geführt, dass die verkehrslenkende Wirkung von baulichen Massnahmen allein nicht ausreicht, um in breiten Kreisen Verständnis dafür zu erzielen. Wo die Bevölkerung die bestehenden Haltestellen-Situationen schätzt und der Widerstand auch von den politischen Behörden der Gemeinde mitgetragen wird, werden wir in Zukunft die verschiedenen Haltungen und Zielsetzungen vermehrt in unsere Überlegungen miteinbeziehen und wo eine Interessensabwägung möglich

ist, abwägen müssen. Dies gilt selbstredend auch in denjenigen Fällen, in denen die Errichtung einer Fahrbahn-Haltestelle von einer Gemeinde explizit gewünscht wird, was ebenfalls vorkommt.

Der Regierungsrat beantragt also dem Kantonsrat, die Interpellation als erledigt zu betrachten.

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

30. Kreditvorlage zur Einreichung von Pilotprojekten für Road Pricing

Motion Marcel Burlet (SP, Regensdorf), Willy Germann (CVP, Winterthur) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 24. September 2007

KR-Nr. [277/2007](#), RRB-Nr. 1970/19. Dezember 2007 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Kreditvorlage zulasten des Strassenfonds auszuarbeiten, damit der Kanton Zürich beim Bund mindestens ein Pilotprojekt für Road Pricing einreicht.

Begründung:

Der ständig zunehmende Strassenverkehr ruft nach wirtschaftlich intelligenten Massnahmen zur Lenkung. In die bereits bestehenden elektronischen Verkehrslenkungen, die sich bewähren, soll auch explizit das Road Pricing einbezogen werden, um in der Schweiz Erfahrungen zu sammeln. Die Region Zürich ist neben Lausanne und Genf das Gebiet mit dem stärksten Verkehrsaufkommen und deshalb prädestiniert für Pilotprojekte.

Der Nationalrat hat im Frühjahr 2007 einen entsprechenden Vorstoss überwiesen, damit Pilotprojekte erprobt werden können und um mit dem Road Pricing in der Schweiz erste Erfahrungen zu sammeln. Nun braucht es Initiative aus der Agglomeration, Projekte vorzuschlagen, damit zum Beispiel auf den Einfallsachsen rund um die Stadt eine Verkehrsberuhigung über marktwirtschaftliche Instrumente erprobt

werden kann. Dabei soll der Gewerbeverkehr bevorzugt behandelt werden.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Im Rahmen der Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [120/2005](#) betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing (KR-Nr. [120a/2005](#)) und der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. [205/2007](#) betreffend mittelfristige Einführung von Road Pricing hat der Regierungsrat umfassend zu den Vor- und Nachteilen von Road Pricing, dem Stand der Arbeiten, den rechtlichen Rahmenbedingungen und verschiedenen weiteren Fragen Stellung genommen. Diese Ausführungen haben weiterhin Gültigkeit, weshalb darauf verwiesen werden kann.

Wie der Regierungsrat in seiner Beantwortung der Anfrage KR-Nr. [205/2007](#) ausgeführt hat, wird er entsprechend dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan, Vorlage [4222a](#)) im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung die Option einer Einführung von Road Pricing prüfen.

Road Pricing kann als Instrument für die Verkehrssteuerung und die Verkehrsfinanzierung oder auch kombiniert angewandt werden. Im Vordergrund steht der mögliche Einsatz als Beitrag zur Lösung der Stauprobleme im Agglomerationsgebiet. Neben Verkehrssteuerungselementen ist auch die anstehende Revision der Verkehrsfinanzierung in die Analyse einzubeziehen. Der Vorteil von Road Pricing besteht darin, dass der Verkehr mit einer gezielten Lenkung räumlich und zeitlich besser auf die zur Verfügung stehende Strassenfläche und das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden kann, was eine bestmögliche Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht.

Mit den bereits heute eingesetzten Verkehrsbeeinflussungs- und Verkehrssteuerungssystemen können die Strassenkapazitäten vorübergehend erhöht, und der zeitliche Druck für einen Ausbau kann gemildert werden. Sie wirken aber vor allem punktuell und haben längerfristig nur einen beschränkten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Damit die im Gesamtverkehrskonzept aufgeführten Wirkungsziele ausgewogen, d. h. unter Abwägung der verschiedenen Interessen erreicht werden können, werden mittel- und längerfristig zusätzliche Instrumente zur

Verkehrssteuerung eingesetzt werden müssen. Road Pricing stellt dabei nur eine von verschiedenen Handlungsoptionen dar.

Eine vorgezogene Einführung von Road Pricing als Einzelmassnahme ist kaum sinnvoll; sie muss – wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen – im Rahmen des Strategieprozesses Gesamtverkehr analysiert und entschieden werden. Gerade weil es für das Road Pricing so viele Ausgestaltungsmöglichkeiten gibt, müssen – auch im Hinblick auf einen Pilotversuch – noch verschiedene Fragen sorgfältig und vertieft geklärt werden. Auch beim Bund sind derzeit noch verschiedene, für eine politische Entscheidung notwendige fachliche Grundlagen in Erarbeitung. Klärungsbedarf besteht dabei insbesondere hinsichtlich rechtlicher Fragen, volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Auswirkungen, Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, finanzieller Wirkungen und verkehrstechnischer Fragen. Da die Einführung von Road Pricing in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sehr umstritten ist, ist auch der Akzeptanzproblematik grosse Bedeutung beizumessen. Erst wenn die entsprechenden Grundlagen vorliegen, können die weiteren Schritte geplant werden. Welche Schritte wann möglich sind, hängt nicht zuletzt auch von den Vorstellungen und der Prioritätensetzung des Bundes ab. Der Regierungsrat wird die Vertiefungsarbeiten zum Thema Road Pricing in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern weiter vorantreiben und damit dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan, Vorlage [4222a](#)) nachkommen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. [277/2007](#) nicht zu überweisen.

Gemeinsame Behandlung mit den folgenden Geschäften 31 und 32.

31. Pilotversuch ökologisches Road Pricing jetzt

Motion Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Peter Weber (Grüne, Wald) und Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) vom 24. September 2007
KR-Nr. [278/2007](#), RRB-Nr. 1971/19. Dezember 2007 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine kreditschaffende Weisung für die Durchführung eines Pilotprojekts für Road Pricing im Kanton Zürich vorzulegen und gemeinsam mit geeigneten Partnern (zu denken ist insbesondere an die Stadt Zürich) noch im Verlauf dieser Legislatur ein entsprechendes Gesuch beim Bund einzureichen. Erträge aus dem Road Pricing sind für die Förderung umweltfreundlicher Mobilität zu verwenden.

Begründung:

Die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Umweltprobleme nehmen kontinuierlich zu. Die Stausituationen im Kanton mit ihren negativen ökologischen Folgen sind nach wie vor unbefriedigend. Es ist an der Zeit, mit dem anderswo bereits wirtschaftlichen Steuerungsinstrument Road Pricing auch im Kanton Zürich konkrete Erfahrungen mit einem verursachergerechten Abgeltungsmodell zu sammeln.

Die in der regierungsrätlichen Antwort auf die Anfrage KR-Nr. [205/2007](#) vom 5. September 2007 formulierte Zurückhaltung («Unabhängig von der Art der Ausgestaltung steht bereits heute fest, dass mit der Einführung von Road Pricing ein erheblicher Kontrollaufwand sowie erhebliche Investitionen baulicher und technologischer Art verbunden sind. Aufgrund der Komplexität des Themas scheint aus heutiger Sicht ein Feldversuch bis 2011 nicht realistisch zu sein.») ist angesichts der dringlich nötigen Antworten auf den Klimawandel nicht auf der Höhe der Zeit. Ein Pilotversuch im Kanton Zürich ist daher umgehend, spätestens aber bis Ablauf dieser Legislatur an die Hand zu nehmen und zu realisieren.

Bei der Mittelverwendung ist angesichts virulenter Klima- und Umweltfragen klar auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs (vor allem des öffentlichen Personennahverkehrs) sowie des Velo- und Fussverkehrs zu setzen, um eine umweltfreundliche Verkehrspolitik und eine ökologische Mobilitätswahl zum Erfolg zu führen. Im Übrigen gelten die Ausführungen zur Begründung von der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [120/2005](#) auch hier.

Die Stellungnahme des *Regierungsrates* lautet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:

Im Rahmen der Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [120/2005](#) betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing (KR-Nr. [120a/2005](#)) und der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 205/2007 betreffend mittelfristige Einführung von Road Pricing hat der Regierungsrat umfassend zu den Vor- und Nachteilen von Road Pricing, dem Stand der Arbeiten, den rechtlichen Rahmenbedingungen und verschiedenen weiteren Fragen Stellung genommen. Diese Ausführungen haben weiterhin Gültigkeit, weshalb darauf verwiesen werden kann.

Wie der Regierungsrat schon in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. [205/2007](#) ausgeführt hat, wird er entsprechend dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan, Vorlage [4222a](#)) im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung die Option einer Einführung von Road Pricing prüfen.

Road Pricing kann als Instrument für die Verkehrssteuerung und die Verkehrsfinanzierung oder auch kombiniert angewandt werden. Im Vordergrund steht der mögliche Einsatz als Beitrag zur Lösung der Stauprobleme im Agglomerationsgebiet. Neben Verkehrsteuerungselementen ist auch die anstehende Revision der Verkehrsfinanzierung in die Analyse einzubeziehen.

Mit den bereits heute eingesetzten Verkehrsbeeinflussungs- und Verkehrssteuerungssystemen können die Strassenkapazitäten vorübergehend erhöht, und der zeitliche Druck für einen Ausbau kann gemildert werden. Sie wirken aber vor allem punktuell und haben längerfristig nur einen beschränkten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Damit die im Gesamtverkehrskonzept aufgeführten Wirkungsziele ausgewogen, d. h. unter Abwägung der verschiedenen Interessen erreicht werden können, werden mittel- und längerfristig zusätzliche Instrumente zur Verkehrssteuerung eingesetzt werden müssen. Road Pricing stellt dabei nur eine von verschiedenen Handlungsoptionen dar. Der Vorteil von Road Pricing besteht darin, dass der Verkehr mit einer gezielten Lenkung räumlich und zeitlich besser auf die zur Verfügung stehende Strassenfläche und das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden kann, was eine bestmögliche Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht.

Was die mit einem Road Pricing erzielten Erträge anbelangt, ist – wie der Regierungsrat schon in seiner Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. [120/2005](#) erwähnt hat – aus finanzpolitischer Sicht wesentlich, dass die Einnahmen nicht in die Staatskasse fliessen, sondern entweder der Bevölkerung rückerstattet oder durch eine entsprechende Verringerung oder Aufhebung bestehender Strassenverkehrsabgaben ausgeglichen werden.

Für die Lösung der in der Motion angesprochenen Umweltprobleme ist Road Pricing nicht das am besten geeignete Instrument. Für diesen Zweck sind beispielsweise eine verursachergerechtere Verkehrsabgabe, höhere Mineralölsteuern oder die CO₂-Abgabe erhebungstechnisch einfacher und kostengünstiger. Road Pricing wird zwar häufig mit Umweltschutz in Verbindung gebracht, stellt aber an und für sich keine eigentliche Umweltschutzmassnahme dar. Umfassende Road-Pricing-Modelle sind sehr aufwendig und stellen hohe Anforderungen an die technische Umsetzung. Sie sind deshalb nur als längerfristige Option zu betrachten.

Eine vorgezogene Einführung von Road Pricing als Einzelmassnahme ist kaum sinnvoll; sie muss – wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen – im Rahmen des Strategieprozesses Gesamtverkehr analysiert und entschieden werden. Gerade weil es für das Road Pricing so viele Ausgestaltungsmöglichkeiten gibt, müssen – auch im Hinblick auf einen Pilotversuch – noch verschiedene Fragen sorgfältig und vertieft geklärt werden. Auch beim Bund sind derzeit noch verschiedene, für eine politische Entscheidung notwendige fachliche Grundlagen in Erarbeitung. Klärungsbedarf besteht dabei insbesondere hinsichtlich rechtlicher Fragen, volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Auswirkungen, Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, finanzieller Wirkungen und verkehrstechnischer Fragen. Da die Einführung von Road Pricing in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sehr umstritten ist, ist auch der Akzeptanzproblematik grosse Bedeutung beizumessen. Erst wenn die entsprechenden Grundlagen vorliegen, können die weiteren Schritte geplant werden. Welche Schritte bereits in dieser Legislatur möglich sind, hängt nicht zuletzt auch von den Vorstellungen und der Prioritätensetzung des Bundes ab. Der Regierungsrat wird die Vertiefungsarbeiten zum Thema Road Pricing in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern weiter vorantreiben und damit dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan, Vorlage [4222a](#)) nachkommen. Die von den Motionären innerhalb dieser Legislatur

geforderte kurzfristige Verwirklichung eines Pilotversuchs von Road Pricing im Kanton Zürich ist deshalb nicht realistisch und auch aus umweltpolitischen Gründen nicht dringlich. Das Instrument ist vielmehr als mittel- bis längerfristige Option zur Lösung der Stauprobleme im Agglomerationsgebiet oder im Rahmen einer Neuausrichtung der Verkehrsfinanzierung zu verstehen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. [278/2007](#) nicht zu überweisen.

Gemeinsame Behandlung mit den Geschäften 30 und 32.

32. Einreichung einer Standesinitiative für ein befristetes Bundesrecht zu Road Pricing-Versuchen

Parlamentarische Initiative Sabine Ziegler (SP, Zürich), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) vom 24. September 2007

KR-Nr. [282/2007](#)

Ratspräsidentin Esther Hildebrand: Am 15. September 2009 haben Sie gemeinsame Beratung dieser Geschäfte beschlossen. Wir werden also die drei Geschäfte gemeinsam diskutieren und anschliessend getrennt darüber abstimmen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Ich erwarte heute eine unaufgeregte Diskussion. Wir sind nicht das erste Mal mit dem Reizwort «Road Pricing» im Rat. Einige von Ihnen haben immer stark die Faust im Sack gemacht. Ich hoffe, dass die sich jetzt ein bisschen entballt, zumal hier nur ein Pilotprojekt vorgeschlagen ist.

Nach der Richtplandebatte und den Ereignissen in der Verkehrspolitik werden sich jetzt die Faustkämpfer im Rat langsam in der Minderheit befinden gegen Road Pricing. Ich hoffe immer noch. Gut Ding muss Weile haben.

Ich spreche heute zu den beiden Motionen [277/2007](#) und [278/2007](#). Die SP wird zweimal zustimmen. Das kann ich vorwegnehmen, sogar dreimal, wenn wir die Parlamentarische Initiative [282/2007](#) einbeziehen. Zu letzterer wird sich Sabine Ziegler äussern.

Sie wissen es, dass Strassen in der heutigen Zeit Mangelware sind, vor allem in der Stosszeit. Mein Appell, wenn Sie jetzt mal die Windschutzscheibe weglassen und einfach aus Ihrer Version auf die Strasse schauen, gibt es 12'000 Stunden Stau in der Schweiz zu kurieren. Wenn Sie ganz ehrlich sind, haben wir heute schon Road Pricing. Man muss zwar nicht pekuniär mit Geld bezahlen, der Autofahrer entrichtet seinen Beitrag nicht als Strassenzoll, sondern als Zeitverlust. Zeit ist Geld, auch im Strassenverkehr. Hier werden also die Motorfahrzeugbesitzer mit Minuten und Stunden abgezockt, wenn ich da mit dem SVP-Jargon reden möchte. Sie verlieren viel Zeit auf der Strasse, weil meistens zweimal am Tag alle zur fast gleichen Zeit unterwegs sind. Wir haben noch keine wirkungsvollen Verkehrslenkungsmassnahmen im Sinne eines Road Pricing eingeführt. Wir haben auch noch keinen Versuch gewagt. Diesen Schritt schlagen wir Ihnen heute vor. Darum braucht es diese Kreditvorlage und das Pilotprojekt, wie das die beiden Motionen beabsichtigen.

Der Regierungsrat sagt auch als Antwort auf eine Anfrage zu Road Pricing – ich zitiere aus der Anfrage [205/2007](#): «Aufgrund der komplexen Zusammenhänge und des beschränkten Handlungsspielraums des Kantons muss» – das habe ich mir fett ausgedruckt – «die Einführung von Road Pricing als mittel- und langfristige Option betrachtet werden. Der Regierungsrat wird entsprechend dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans» – das war die Vorlage [4222a](#)– «die Vertiefungsarbeiten zu Verkehrssteuerelementen weiter vorantreiben.» Wir haben also richtig gehört in diesem Rat. Vielleicht haben Sie es schon wieder vergessen oder weggeschoben. Wir haben im Kanton Zürich einen Passus «Road Pricing» im Verkehrsrichtplan. Das sollte eigentlich verpflichtend sein.

Nun scheint es mir fadenscheinig, wenn der Regierungsrat gerade in seiner Ablehnung zur Motion ausführt, dass er «die Vorbereitungsarbeiten zum Thema Road Pricing im Zusammenhang mit den zuständigen Bundesämtern weiter vorantreibt und damit dem Beschluss des Kantonsrates nachkommt», aber die zwei Motionen zu Road Pricing trotzdem nicht unterstützt. Das ist ein Widerspruch – schon wieder.

Wo bleibt da der Mut in diesem Kanton, verkehrspolitisch etwas zu bewegen – wirklich nur ein Pilotprojekt –, ausser Strassen zu bauen, die dann noch mehr Verkehr generieren? Das können wir sehr gut. Gubrist lässt grüssen.

Ich gehe ein bisschen zurück in der Geschichte des Road Pricings – das ist keine neue Geschichte mehr – auf anfangs Dezember 2007, also vor bald zwei Jahren. Da hat der Bundesrat verlauten lassen, dass er sich entschieden habe, die rechtlichen Voraussetzungen für Road Pricing-Versuche zu schaffen. Dieser Beschluss zeugt von ökonomischer Weitsicht und politischer Einsicht. Aber Sie wissen, in Bern geht das viel zu lange. Deshalb müssen wir aus Zürich ein bisschen nachschieben.

Zwischenzeitlich ist leider dem Bundesrat das Parlament in den Rücken gefallen. Die beiden Vorstösse sind so gut platziert, weil jetzt in Bern alles ein bisschen aufs Eis gelegt ist. Der Regierungsrat hat denn an seiner Sitzung zwei Wochen später beschlossen, Road Pricing noch nicht zu unterstützen. Mit Verlaub, diese Haltung ist in Anbetracht der bundesrätlichen Botschaft ein bisschen überholt. Der Wind weht doch meist aus Westen. Das wissen Sie. Da hätte die Regierung etwas von dieser eidgenössischen Proklamation mitbekommen haben müssen. Das hätte ich mindestens erwartet. In den Agglomerationen von Genf, Lausanne und Zürich gibt es die meisten Verkehrsüberlastungen und die meisten Staus. Da ist es doch logisch, dass sich unser Kanton an Pilotprojekten beteiligt und einen Vorschlag einreicht. Wir wollen mit unserer Motion an die Vernunft nicht nur des Zürcher Regierungsrates appellieren, sondern der Kanton muss beim Bund mindestens ein Pilotprojekt einreichen. Es gibt im Agglomerationsraum Zürich bereits mehrere Studien zur Möglichkeit von Road Pricing. Das sollte man mal aus der Schublade herausnehmen. Das wäre höchste Zeit, damit es öffentlich wird. Das Winterthurer Parlament hat sich zu Beginn dieses Jahres – vielleicht erinnern Sie sich – für Road Pricing ausgesprochen. Die Stadt Zürich ist dem auch nicht abgeneigt. Da erwarten wir noch einen konkreten Beschluss.

Warum nimmt also die Regierung eine derart zögerliche Haltung ein? Man könnte meinen, sie fürchtet das Road Pricing wie der Teufel das Weihwasser. Der Kantonsrat hat es in seiner Teilrevision doch ganz genau gesagt, dass wir die mittelfristige Einführung von Verkehrssteuerungselementen verlangen. Die Zeiten für freie Fahrt für freie Bürger gehören endgültig in die Mottenkiste der Vergangenheit. Der Strassenraum in unserem Land ist begrenzt. Deshalb brauchen wir in-

telligentere Lösungen. Es geht nicht um Strassenzölle und Weglagergebühren und Abzockerei, wie es uns immer vorgegaukelt wird, sondern es geht darum, dass man ein zeitlich begrenztes Pilotprojekt einführt. Sie müssen keine Angst haben, wir beschliessen heute nicht über Road Pricing, dass es dann definitiv eingeführt wird, sondern nur über ein Pilotprojekt.

Wir wissen auch, dass die Minderheit des Volks immer noch zu 40 bis 45 Prozent für Road Pricing ist und die Mehrheit sich zu 50 bis 55 Prozent kritisch dagegen äussert. Niemand möchte jetzt die Verkehrsberuhigung. Zum Beispiel Tempo 30, da waren früher auch alle dagegen. Sogar eine eidgenössische Volksabstimmung ist vernichtend ausgefallen. Jetzt, da die Tempo 30-Zonen langsam in jedem Quartier, jedem kleineren Dorf, sogar in den grossen Städten eingeführt werden, wenn ich mit den Leuten spreche, möchte niemand mehr zurück. Alle begrüssen jetzt die Tempo 30-Zonen. So wird es auch mit Road Pricing gehen. Stimmen Sie also allen drei Road Pricing-Geschäften zu.

Ralf Margreiter (Grüne, Zürich): Wir Grüne wollen Nägel mit Köpfen. Zur Lösung der virulenten Verkehrs- und Umweltprobleme fordern wir die rasche Durchführung eines Road Pricing-Pilotversuchs und das klare Bekenntnis, dieses marktwirtschaftliche Instrument der Verkehrssteuerung verursachergerecht zugunsten von Umwelt, Klima und Lebensqualität auszugestalten. Zur Lösung der Zürcher Umwelt- und Verkehrsprobleme braucht es dringend griffige Massnahmen. Angesichts der sich zuspitzenden Klimaproblematik, der weiterhin konstanten Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und drohender neuer Verkehrsströme fordern wir entschiedenes Handeln und die rasche Durchführung eines Road Pricing-Versuchs, wie mit der Motion gefordert. Eine geeignete Ausgestaltung und die ökologische Verwendung der Erträge müssen dabei sicherstellen, dass effektiv eine positive Umweltwirkung und ein Umsteigeeffekt erreicht werden und nicht bloss Ausweichverkehr oder eine Verschiebung auf Randzeiten.

Damit wir feststellen können, wozu Road Pricing taugt, braucht es nicht nur theoretische Übungen am Schreibtisch der Volkswirtschafts-direktion oder der Zürcher Stadtverwaltung oder in Bundesbern. Nur die Praxis bringt konkrete Erfahrungen mit diesem verursachergerechten Abgeltungsmodell. Leider mussten wir indes zur Kenntnis nehmen, dass Mitte 2008 die Arbeiten im Kanton Zürich trotz Richtplan-

auftrag abgewürdigt wurden und dass wir vorderhand weiterhin über Sinn und Möglichkeiten eines Zürcher Road Pricings mehr oder weniger mit den Argumenten aus den Parteiprogrammen streiten, obwohl das mit den Parteiprogrammen so klar eigentlich gar nicht ist. Wir werden sicher eine freisinnige Argumentation hören, die nichts vom Markt hält und eine grüne Argumentation – welcome to the show-down – wie schon einmal gehabt, die sagen, mit Road Pricing kann man gar nie so ausgestalten mit den politischen Mehrheiten, wie Sie, Herr Margreiter, das verlangen.

Item, was jedenfalls bis heute auf der Strecke geblieben ist, ist der konkrete Schritt in die Praxis. Das verlangen wir mit der Motion. Die Gründe sind bekannt. Das Umweltpotenzial besteht wie auch Steuerungs- und Entlastungswirkung. Man muss aber das so wollen. Das gibt es nicht automatisch. Wenn das nicht so gewollt würde, dann würde ein Road Pricing mit uns Grünen nicht stattfinden.

Zum ökonomischen Potenzial: Das Road Pricing, das heisst die Umsetzung in einen konkreten Preis, in einen Markt wird nach volkswirtschaftlichen Modellen und nach Erfahrungen aus anderen Städten als die günstigste Variante zu beurteilen sein, also eine marktwirtschaftliche Lösung.

Zu den Alternativen: Status quo gleich Stau, vielleicht bald Verkehrskollaps oder Strassenneubau gleich milliardenschweres Wunschkonzert im gleichen Verkehrsrichtplan. Diese beiden Lösungen sind keine. Road Pricing ist hier die beste aller schlechten Varianten.

Zur ideellen Unterstützung von Road Pricing gehören nicht nur der Bundesrat oder der Stadtrat von Zürich, auch der VCS (*Verkehrsclub Schweiz*) oder Avenir Suisse zeigen gleichermassen Interesse an einem solchen Modell. Es ist das Gegenteil von dumm. Es funktioniert an anderen Orten. Mit der richtigen Ausgestaltung können wir die Zielsetzungen erreichen, wie wir sie mit der grünen Motion fordern.

Die überwiegende Mehrheit der Grünen Fraktion wird dieser Motion ebenso wie jener aus den Reihen der SP zustimmen. Wir werden auch die Parlamentarische Initiative der SP mit etwa den gleichen Mehrheitsverhältnissen wie die SP-Motion unterstützen.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Knapp einen Monat vor dem Weltklimagipfel in Kopenhagen können wir hier und jetzt ein konkretes Beispiel bringen und starten, welches zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im motorisierten Individualverkehr beitragen kann. Vor zwei Jahren ha-

ben wir verschiedene Beschlüsse gefällt, die ein Road Pricing ermöglichen sollten. Wir haben anhand des Verkehrsrichtplans vom 26. März 2007 einen Beschluss gefällt, in welchem es heisst, dass wir Road Pricing-Projekte vorwärtstreiben wollen; damals mit der klaren Idee, dass es eine Finanzierung für den Strassenbau sein soll. Das teilen wir von der SP nicht. Die Finanzen, die aus einer Lenkung des Verkehrs verursacht werden, sollen ganz deutlich in klimaschonenderen Formen der Mobilität investiert werden, hier vor allem in den öffentlichen Verkehr.

Aus der Medienmitteilung des Bundes vom 7. Dezember 2007 geht unter dem Titel «Grünes Licht für die Versuche von Road Pricing» hervor, dass ein Road Pricing-Modell und Pilotversuche dringend nötig sind. Grün soll nicht nur das Licht sein, sondern auch die Seite des politischen Gedankengutes. Hier hoffe ich, dass Gabi Petri nicht eine grünliberale Haltung einnimmt, wenn sie über das Road Pricing sprechen wird, welches aus Sicht des Zürcher RVC nicht so günstig ist.

London, Oslo, Singapur, aber auch kleinere Städte wie Trondheim und Durham zeigen, dass man eine Verkehrsminderung bis zu 20 Prozent verursachen kann, indem man endlich eine verursachergerechte Gebührenführung hat für den Strassenverkehr. Heute, zwei Jahre nach diesen sehr fortschrittlichen und visionären Beschlüssen des Bundes und des Kantons haben wir knappere Finanzen für den Bau von Strassen, haben wir mehr Stau auf den Strassen und haben wir hauptsächlich einen Verkehrsrichtplan-Beschluss, welcher endlich und dringend umgesetzt werden soll.

Als im Januar dieses Jahres Regierungsrätin Rita Fuhrer die Arbeitsgruppe für Road Pricing-Projekte abgestellt hat, war das nicht nur ein kurzfristiger Gedanke, den sie hatte, vielleicht war es eine Überbelastung, aber hauptsächlich ist es eine Nichtberücksichtigung eines Beschlusses des Parlaments. Wir wollen dringend heute eine Handlung. Wir wollen dringend von den Gemeinden, vom Agglomerationsraum Stadt Zürich, aber auch vom Agglomerationsraum Winterthur, Projekte einführen, welche vom Bund gestützt werden sollen.

Der Bund sagt ganz deutlich, es brauche eine gesetzliche Grundlage für Pilotversuche. Mit der Parlamentarischen Initiative will ich einfach einen befristeten Bundesbeschluss, welcher sagt, dass wir überhaupt solche Grundlagen einführen können für die Gebührenerhebung von Strassen. Wie lange wollen wir noch warten, bis wir auf den Strassen eine Verkehrslenkung haben? Müssen wir Milliarden weiter ausgeben für den Strassenbau? Wollen wir nicht heute und jetzt mit einer vorsorglichen Massnahme den Stau vermeiden? Wie lange wollen wir warten, bis der Verkehrskollaps kommt? Müssen wir drei, vier, sechs oder sieben Ringstrassen um die Stadt Zürich bauen? Ich glaube: Nein! Hier ist uns nicht nur das Klima etwas Wert, hier ist uns der Boden etwas Wert. Hier ist hauptsächlich die wirtschaftliche Nutzung von unserem Strassenraum zentral, damit wir andere Formen des Fortbewegens einläuten können. Deshalb braucht es heute endlich einen Pilotversuch und nicht nur ein Sprechen über die Modelle.

Was der Bauer nicht kennt, frisst er nicht. Anscheinend ist es hier, was der Fahrer nicht kennt, das fährt er nicht. Ich glaube, dieses Sprichwort können wir endlich umbauen. Ich meine, volle Fahrt in Richtung Road Pricing, in Richtung Pilotprojekt und in Richtung Modell.

Ich begrüsse es, wenn Sie auch die Parlamentarische Initiative unterstützen.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Sabine Ziegler, ich habe im Februar 2008 mit Vehemenz, aber kritisch für Road Pricing gesprochen im Namen der Grünliberalen. Grün für Road Pricing und liberal, ein knappes Gut hat seinen Preis, und wir wollen die Verkehrsnachfrage auf der Strasse über den Preis auch steuern. Kurz nach der letzten Diskussion um Road Pricing in diesem Rat vom 25. Februar 2008 stellte die ZKB (*Zürcher Kantonalbank*) eine Basler & Hofmann-Studie vor. Alle, die anwesend waren, darunter viele Kantonsräte, haben wohl einen Aspekt finden können, der ihre Haltung unterstützte, sei das nun für oder gegen Road Pricing. Auch ich empfand alle Aussagen, welche meine Haltung bestätigten als besonders gut fundiert und stellte infrage, was mir an der Studie fraglich scheint, weil ich die Beschlüsse nicht teile. So hat diese Studie das sogenannte Cordon Pricing, das heisst einen Ring um die Stadt mit Ein- und Ausfahrgebühr untersucht, und kommt zum Schluss, dass schon ein solches Cordon Pricing mit minimalen Tarifen lohnend ist und je grösser das Gebiet desto lohnender sei. Diese untersuchte Variante ist zwar die einfachs-

te, aber gerade aus raumplanerischer Sicht definitiv die problematischste. Es ist nicht sinnvoll, nur für die Stadt Zürich einen solchen Versuch vorzusehen und einen Ring um die Stadt zu legen. Dann haben wir nämlich genau den unerwünschten Effekt, die Fahrt in die Stadt kostet, und die Fahrt in die vom ÖV ohnehin schlechter erschlossenen Dienstleistungszentren in der Agglomeration kostet nichts. Nun, die ZKB-Studie hat belegt, dass sich Road Pricing durchaus lohnen und vor allem Verkehr vermindern kann. Sie hat aber auch gesagt, dass man nicht recht wisse, was man mit dem Geld dann tatsächlich anfangen soll. Wir von den Grünliberalen wissen das: in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren auch zur Entlastung der Strasse, damit es für notwendige Fahrten staufreier möglich ist, ohne teure Ausbauten und Infrastrukturen.

Beide vorliegenden Motionen gehen in die von uns bereits skizzierte Richtung. Beide wollen den motorisierten Individualverkehr verteuern und dank einer zeitlich und räumlich gezielten Lenkung diesen besser verteilen, was neue Strassen unter Umständen unnötig macht. Die Regierung sagt, dass Road Pricing eine von verschiedenen Verhandlungsoptionen sei und dass das Thema mit den Bundesämtern weiter bearbeitet werde. Das reicht uns Grünliberalen nicht. Es reicht nicht, wenn die Bundesämter das bearbeiten. Wir müssen das auch politisch weiterbearbeiten.

Der erste Vorstoss fordert einen Pilotversuch. Dieser soll dem Strassenfonds belastet werden, was aber mit den Einnahmen gemacht werden soll, wird nicht weiter ausgeführt. Das ist problematisch, denn Road Pricing verfehlt dann jedes sinnvolle Ziel, wenn die Gelder für den Ausbau der Strassen verwendet werden. Dennoch sind wir Grünliberalen für die Unterstützung dieser Motion. Schliesslich kostet ein solches Projekt in erster Linie einmal.

Kernfrage beim Vorstoss der Grünen ist, ob wir mit Road Pricing umweltfreundliche Mobilität fördern, das Geld also im Bereich Verkehr belassen, aber klar dem langsamen öffentlichen Verkehr zuteilen. Das ist eine sinnvolle Idee. Der Regierungsrat ist zwar der Ansicht, dass die Gelder entweder an die Bevölkerung zurückverteilt werden sollen – keine schlechte Idee – oder zur Verringerung der Strassenverkehrs-abgaben eingesetzt werden sollen – keine sehr gute Idee. Diese Frage beantwortet die Motion. Der ÖV im Kanton könnte sehr wohl mehr Geld gebrauchen.

Bei der Standesinitiative wissen Sie, dass wir Grünliberalen sehr skeptisch sind, wenn von in Bern vertretenen Parteien zum Instrument der Standesinitiative gegriffen wird. In diesem Fall ist dieses Mittel aber unumgänglich, denn wo soll Road Pricing zuerst eingeführt werden, wenn nicht in Zürich. Wie sollen wir Pilotprojekte in Zürich umsetzen können, wenn nicht mit einer entsprechenden bundesrechtlichen Grundlage? Also müssen wir die Standesinitiative unterstützen.

Wir sprechen uns also aus für ein deutliches Signal nach Bern, dass der betroffene Kanton dieses effiziente System zur zeitlichen und örtlichen Steuerung der Verkehrsflüsse in stark belasteten Zentren wünscht. Deshalb gilt es, die bestehenden Bestrebungen in Bern zu stärken. Es ist allen klar, dass es so nicht einfach weitergehen kann. Neue Strassen zu bauen, ist definitiv keine Lösung. Das wurde überall schon probiert und hat ausser Verkehr nichts Neues gebracht. Ich kenne immer noch keinen Ort auf dieser Welt, wo mit neuen Strassen die Verkehrsprobleme gelöst wurden. Da ist Road Pricing wahrscheinlich innovativer. Das könnte das Leben auch für die Autofahrer verbessern. Das Problem ist nämlich weniger, dass wir zu wenig Kapazität hätten, die meisten Strassen sind häufig leer, sondern dass uns ein effizientes System fehlt, um den knappen Raum auch zu Spitzenzeiten aufzuteilen und die Spitzenzeiten zu verlängern. Es braucht also ein System, das das Kriterium Verkehrsaufkommen und dann über andere Mechanismen auch Emissionen miteinbezieht. Davon können alle profitieren, entfällt doch so die unproduktive Zeit im Stau. Diese knapper werdende Ressource hat ihren Preis.

Wir unterstützen die drei Vorstösse.

Willy Germann (CVP, Winterthur): Die CVP nimmt differenziert Stellung zu den drei Vorstössen; differenziert darum, weil sich mittlerweile die Situation in Bern leider völlig geändert hat. Wir unterstützen die Motion mit der Kreditvorlage. Wir unterstützen den Pilotversuch für ökologisches Road Pricing nur als Postulat. Wir lehnen die Standesinitiative ab, wie wir eigentlich alle Standesinitiativen nunmehr ablehnen.

Die CVP unterstützt Road Pricing grundsätzlich. Das wissen Sie aus früheren Voten, allerdings mit einer anderen Ausgestaltung als die GP (*Grüne Partei*) es vorschlägt. Wir haben Road Pricing auch im Parteiprogramm. Wir haben aber immer betont, dass letztlich der Bund zuständig sei für Road Pricing oder noch besser für Mobility Pricing.

Wir wollen durchaus auch bei der Bahn ähnliche Mechanismen. Beim Bund wurde die Bremse gezogen, ich habe das erwähnt. Eine Standesinitiative ist im Moment schlicht nur ein Leerlauf. Was wir im Kanton Zürich jetzt noch betreiben können, ist eine Signaldiskussion, aber sicher nicht mehr eine Glaubensdiskussion. Um Signale zu setzen, unterstützt die CVP die erste Motion, aber ausdrücklich mit dem Wunsch, die Motion als mittelfristige Pendeuz zu behandeln, also in die Finanzplanung einzubeziehen, ich betone in die Finanzplanung des Strassenfonds. So ein Kredit sollte aber in einem Pilotversuch genutzt werden. Das ist übrigens der schnellste Weg. In dieser Legislatur ist dies schlicht nicht möglich. Deshalb können wir den Vorstoss Ralf Margreiter bestenfalls als Postulat unterstützen.

Ich habe es angetönt, die CVP hat eigene Vorschläge für Road Pricing präsentiert. Ein differenziertes Road Pricing als bestes Mittel zur Stauvermeidung und zur Substitution von MIV ist für uns Teil einer nachhaltigen Verkehrsbewältigung. Als Ergänzung ist nach wie vor die Verkehrsvermeidung durch eine bessere Siedlungsentwicklung nach innen ebenso wichtig. Ein Road Pricing muss nach unserer Ansicht folgende Bedingungen erfüllen. Ich sage das nicht zum ersten Mal.

Erstens: Road Pricing darf sich nicht auf die Stadt Zürich oder die Stadt Winterthur beschränken, sondern soll die ganze Agglomeration umfassen. Road Pricing also schon vor dem Bareggunnel, also schon vor der Autobahnumfahrung Winterthur.

Zweitens, da gibt es Differenzen: Road Pricing sollte staatsquotenneutral sein. Hier sehen wir Differenzen, vor allem zu den Grünen und zur SP, die immer wieder eine enge Zweckbindung zugunsten des ÖV verlangen. Das Geld sollte unserer Ansicht nach aber wieder an die Bevölkerung zurückfliessen. Das ist letztlich sogar Familienpolitik.

Drittens: Road Pricing muss differenziert ausgestaltet werden. Spitzenstunden sollten teurer sein. Nur so kann die Belastungsspitze mit den Staus gemildert werden.

Viertens, das ist uns ganz wichtig, darum haben wir auch positive Signale aus der Wirtschaft erhalten, zum Beispiel von Avenir Suisse: Der Gewerbeverkehr muss dank Road Pricing bevorzugt werden. Das

ist möglich. Denkbar ist eine elektronische Jahresvignette mit freier Durchfahrt und Vorfahrt auf der zweiten oder dritten Spur, zum Beispiel im Limmattal oder zwischen Winterthur und Zürich.

Fünftens: Road Pricing muss verbunden sein mit Verkehrsbeeinflussung-Systemen, also Elektronik vor Beton, also mit Verkehrsinformation, Verkehrssteuerung, und zwar über alle Ebenen, von der Autobahn bis hinunter zur Staatsstrasse in den Städten.

Wer nun jeden Vorstoss mit der Begründung ablehnt, er hätte Mängel, der verzichtet auf ein wichtiges Signal an den Bund, aber auch an andere Kantone. Schon vor 20 Jahren und noch mehr haben Fachleute betont, dass ohne marktwirtschaftliche Mittel die Kapazitätsgrenzen auch mit Neubauten von Strassen bald erreicht seien. Staus waren vorprogrammiert. Wir haben die Staus jetzt, weil wir nicht gewagt haben, die marktwirtschaftlichen Mittel einzusetzen. Seit 20 Jahren weiss man, dass die Verkehrsströme immer komplexer werden und immer schwieriger zu bündeln sind, zum Beispiel auf Autobahnen oder Umfahrungsstrassen. Das schliesst aber solche Bauten nicht aus. Seit 40 Jahren weiss man – das ist alles erhärtet –, dass die Siedlungsentwicklung Zwangsmobilität generiert, die immer schwieriger zu bewältigen ist. Es gibt immer längere Pendlerdistanzen. Man weiss, dass der Gewerbeverkehr und der strassengebundene öffentliche Verkehr am meisten unter dem substituierbaren MIV leiden. Man weiss, dass Luxusverkehr am meisten wächst, zum Beispiel der Freizeitverkehr. Ich erachte es auch als Luxus, wenn ein Thurgauer oder Aargauer, der das Auto während des Tages nicht braucht, allein die lange Pendlerstrecke zurücklegt in seinem Auto und dann vielleicht noch in Winterthur den roten Teppich serviert bekommen soll durch eine Südostumfahrung.

Ohne marktwirtschaftliche Mittel predigen wir die Quadratur des Kreises. Wir sind an diesem Punkt schon längst angekommen. Aber diese marktwirtschaftlichen Mittel müssen gezielt und wirtschaftsverträglich eingesetzt werden. Da müssen wir dem Bund, der die Bremse angezogen hat, irgendwie Beine machen. Das können wir aber nicht vom Kantonsrat aus, da müssen wir unsere Leute mobilisieren.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Es ist Ihnen vielleicht noch bekannt aus der Debatte 2008, dass solche wohlmeinenden Vorstösse zu Road Pricing bei mir nur grösste Bedenken auslösen. Ich bin überzeugt, Road Pricing stellt nach wie vor als Abgabainstrument nicht per se eine Umweltmassnahme dar, auch wenn Grüne hoffen, das anders definieren zu können, wie das auch im Text zum Ausdruck kommt. Aber green washing hilft hier auch nichts. Es bleibt die grundsätzliche Kritik, dass Road Pricing von Anfang an als ökonomisches Instrument zur Stauvermeidung, zur Fahrzeitgewinnung und zur Auslastung der Strassen und nicht als ökologisches Instrument zur Reduktion des Verkehrs, der Umwelt und der Klimabelastung gedacht wurde und immer noch gedacht wird. Das ist die unbequeme Wahrheit. Das wird in der ZKB-Studie zum Thema Road Pricing ehrlicherweise ganz schön zum Ausdruck gebracht. Wenn nämlich geschrieben steht zu Sinn und Zweck von Road Pricing: «Die Erreichbarkeit der städtischen Quartiere in den Spitzenstunden wird flächendeckend verbessert. Besonders spürbar wird die Verflüssigung der Verkehrsströme in der Innenstadt und entlang der Einfallsachsen.» Also Stauvermeidung und Verflüssigung des Autoverkehrs, das sind die primären Ziele von Road Pricing in der ZKB-Studie und in allen mir bekannten Studien. Ob aber Verkehrsverflüssigung oder Stauvermeidung als umweltrelevante Grössen oder gar Ziele gelten, scheint mir aus Sicht einer Umweltorganisation mehr als fraglich. Gelinde ausgedrückt: Das ist nicht unser Problem. Vielleicht auch für die rotgrüne Seite. Es ist so wenig unser Problem wie der Osterstau am Gotthard.

Die Umwelt-, Raum- und Klimafrage steht für mich im Zentrum und nicht die Stauvermeidung. Da ist die ZKB-Studie ebenfalls ganz deutlich, wenn bemerkt wird, dass die Reduktion der Schadstoffe und der CO₂-Emissionen bei allen untersuchten Road Pricing-Szenarien kaum ins Gewicht fallen. Da vielleicht auch etwas zum Nachlesen, auch für Benno Scherrer: «Bei 3,275 Millionen Fahrten in der Stadt Zürich, in Zürich, nach Zürich und aus Zürich heraus werden mit Road Pricing gerade mal 11'000 Fahrten reduziert.» Das ist im Promillebereich. Das ist homöopathische Umweltpolitik. Umwelt und Klima sind kein Thema, so weit so unerfreulich, auch in der ZKB-Studie. Das ein kleiner Hinweis, wohin die Reise geht, wahrscheinlich ins Blaue und nicht ins Grüne. Auch zu den befürchteten und ebenfalls unerwünschten raumplanerischen und siedlungspolitischen Auswirkungen bei Road Pricing lässt sich in der ZKB-Studie ebenfalls eine deutliche Aussage finden, nämlich dass nichts, gar nichts untersucht wurde – auch eine

Aussage. Stellen wir dann in 25 Jahren fest, dass Road Pricing leider zu einer raum- und siedlungsplanerischen Fehlentwicklung geführt hat.

Sie sehen, zwei entscheidende Eckpunkte bei der Ausgestaltung von Road Pricing. Die Verkehrsreduktion, aber auch die Raumentwicklung werfen aus umweltpolitischer Sicht nur schon in der Variantenstudie der ZKB, basierend auf Vorgaben des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) und des ARE (*Bundesamt für Raumentwicklung*) – das ist nicht unerheblich –, mehr Fragen auf als sie beantworten, wobei wir hier drin in so kurzer Zeit weitere entscheidende Fragen zur Ausgestaltung von Road Pricing weder thematisieren noch vertiefen können oder vielleicht auch nicht wollen. Aber, Fragen zum Beispiel wie: Werden die Spitzenstunden am Morgen und am Abend «bepricet», und betrifft das damit nur die Berufspendler, obwohl der stetig zunehmende Einkaufs- und Freizeitverkehr auch zunehmend Probleme schafft? Gute Frage! Ist eine räumliche Beschränkung auf die Stadt Zürich sinnvoll umweltseitig? Gute Frage! Ist, wie Willy Germann meint, der Kanton Aargau miteinzubeziehen? Gute Frage! Ist die vom ASTRA vorgeschlagene Gebührenhöhe für Road Pricing überhaupt lenkungswirksam? Gute Frage! Sollten wir vielleicht etwas zielorientierter die CO₂-Abgabe im Treibstoffbereich für die ganze Schweiz einführen? Gute Frage! Das sind zentrale Fragen, die Sie hier drinnen noch nicht beantwortet haben. Trotzdem verlangen Sie einen Pilotversuch. Das kommt einem Blindflug gleich.

Ich weiss, auf der rot-grün-christlich-wohlmeinenden Seite ist es schwierig, oder um mit den Worten Lichtenbergs zu sprechen: Es ist fast unmöglich, die Fackel der Wahrheit durch das Gedränge zu tragen, ohne jemandem den Bart zu sengen. Sie können nun versuchen, diese Fackel zu löschen, heller wird es aber hier drinnen nicht.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Gabi Petri hat zwar schon das Wichtigste gesagt. Die Gefahr besteht, dass man in 25 Jahren sagen kann, es sei ein Leerlauf gewesen. Die EDU sagt deshalb dreimal Nein und ganz klar Nein zu einer Einführung von Road Pricing oder dessen Versuchen. Der EDU ist es ein Anliegen, dass der ÖV bedarfsgerecht ausgebaut wird. Sie setzt sich auch für dessen Kredite ein. Die steigenden Benutzerzahlen des ÖV bestätigen auch die Wichtigkeit eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs und führen zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Im Gegensatz zum ÖV ge-

nerieren aber die teuren Investitionen in Road Pricing keinen Mehrwert des Kantons noch verhelfen sie zu einem wirtschaftlichen Aufschwung, wie ihn der Bund infolge vorgezogener Bauprojekte unterstützt. Nein im Gegenteil, durch Road Pricing erhält unser Gewerbe eine Mehrbelastung und nach einem Übungsabbruch haben wir null und nichts ausser einem tiefen Loch in der Kasse. Zudem wird der Politik der Mut fehlen, wie bei der nicht finanzierbaren NEAT (*Neue Eisenbahn-Alpentransversale*), jemals einen Übungsabbruch zu vollziehen. Ebenso besteht die Gefahr, dass Quartier- und Nebenstrassen zu attraktiven Schleichwegen verkommen. Daher birgt für die EDU auch nur ein mit Steuergeldern vorfinanzierter Versuch von Road Pricing ein grosses Risiko. Road Pricing wird voraussichtlich nie kostendeckend betrieben werden können. Dies kann die EDU vor dem Steuerzahler nicht rechtfertigen. Ebenfalls gibt es für die EDU keine Veranlassung, ausländische Städte zu kopieren, die teilweise in ihrer Vergangenheit die Förderung des ÖV verschlafen haben. Eine Tendenz, womit sich nur noch die Besserverdienenden den MIV leisten können, unterstützt die EDU ebenfalls nicht. Den Vertretern der Stadt Winterthur möchte ich zurufen, wenn Sie ebenfalls Road Pricing ins Auge fassen, bedenken Sie eines: Die ganze Landregion rund um Winterthur bis weit in den Thurgau hinaus wird Winterthur als Einkaufsort den Rücken zuwenden und auf andere Einkaufsorte ausweichen.

Wir bitten Sie, alle drei Vorstösse nicht zu unterstützen.

Luzius Rüegg (SVP, Zürich): Am 18. April 2007 ist die Parlamentarische Initiative der SP betreffend Road Pricing, sprich Strassenzölle, abgelehnt worden. Doch schon am 24. September 2007 reichten SP-Vertreter die Standesinitiative für ein befristetes Bundesrecht zu Road Pricing-Versuchen sowie zwei Motionen zum gleichen Thema ein. Die SP steht scheinbar nicht hinter Bundesrat Moritz Leuenberger, der kürzlich persönlich sagte: «Die grossen Verkehrsprobleme liegen bei uns nicht bei der Zugänglichkeit der Innenstädte» – er hat es selber bewiesen –, «sondern bei den Autobahnumfahrungen der grossen Agglomeration.» Wo soll denn der Transitverkehr durchfliessen, wenn Sie gegen den Ausbau der Hauptverkehrsstrassen, sprich Oberlandautobahn, sind? Da nützen auch Strassenzölle nichts. Dieser Meinung ist auch der National- und Ständerat. Beide Räte haben die Vorbereitung von Versuchen mit Strassenbenützungsgebühren in städtischen Gebieten aus der Legislaturplanung 2007 bis 2011 des Bundesrates gekippt. Professor Kay W. Axhausen vom Institut für Verkehrsplanung und

Transportsysteme der ETH Zürich schreibt im Touring: «Schweizer Städte und die Agglomerationen ersticken noch lange nicht im Verkehr.» Die Dimensionen der hiesigen Verkehrsprobleme und ob sich mit Road Pricing die Siedlungsstruktur rasch ändert, ist unwahrscheinlich. Schon heute wohnen viele in der Region und nehmen die negativen Mobilitätszeiten in Kauf. Bei einer versuchsweisen Einführung von Road Pricing stehen Aufwand und Ertrag in keinem Verhältnis. Es ist ein Irrglaube zu meinen, man könne dann nach zehn Jahren schauen, ob sich Road Pricing bewährt habe, denn niemand kann es sich leisten, Hunderte von Millionen Franken in einen grossen Versuch zu investieren. Wir bauen auch nicht versuchsweise einen Eisenbahntunnel. Der Kontrollaufwand des Road Pricing-Systems schluckt 50 Prozent seiner Einnahmen selber und muss durch laufend höhere Gebühren finanziert werden. Also würden die Autofahrer erneut zur Kasse gebeten, obwohl sie mit Mineralöl, Fahrzeugsteuern, Autobahnvignetten und LSVA (*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) bereits jährlich 8,7 Milliarden Franken in die Staatskasse abliefern. Road Pricing, Strassenzölle, führt zur wirtschaftlichen Abriegelung der Innenstädte und schadet Gewerbe und Detailhandel, ohne jedoch die tatsächlichen Verkehrsprobleme zu lösen. Wenn für die Zufahrt in eine Stadt eine Gebühr entrichtet werden muss, weichen die Kunden vermehrt auf die Einkaufszentren der Peripherie aus und verursachen damit Mehrverkehr. Den Linken und Grünen geht es nur darum, den Autofahrern noch mehr Geld aus dem Sack zu holen, um den ÖV zu alimentieren. Für Sie wäre damit das Problem gelöst, Sie Blindflieger.

Geschätzte Damen und Herren der bürgerlichen Ratsseite, lehnen Sie mit uns diese gegen Gewerbe und Detailhandel sowie den motorisierten Individualverkehr gerichtete Motionen und Parlamentarische Initiative ab.

Lisette Müller (EVP, Knonau): Drei Vorlagen, die alle dasselbe wollen: die rasche Einführung von Versuchen mit Road Pricing auf den Haupteinfallsstrassen in die Stadt. Versuche bringen Erfahrungen. Diese können aufzeigen, wie weit sich Road Pricing auch bei uns bewährt, welche Probleme sich damit ergeben oder wo bessere Lösungen zu suchen oder zu finden sind. Sie erfordern nicht riesengrosse Investitionen. Das ist der Unterschied zum Tunnelbau. Es lohnt sich, das auszuprobieren. Road Pricing haben wir nicht selber erfunden. Es ist ein bekanntes Mittel zur Entschärfung des Autoverkehrs in grossen

Städten. Nun wollen wir wissen, ob und warum sich dies auch bei uns in Zürich bewährt oder allenfalls nicht. Würden wir etwas über die Grenzen hinausschauen, dann könnten wir auf Versuche verzichten. In vielen europäischen und in amerikanischen Städten ist das Road Pricing nicht mehr wegzudenken. Es gibt verschiedene Formen, Ausprägungen und Preise, die je auf die lokale Situation ausgerichtet sind. Allen gemeinsam ist jedoch, dass sie alle den Stadtverkehr reduzieren, den Verkehr für die Betroffenen verflüssigen und auch, dass sich die Vorbehalte der Betroffenen recht rasch aufgelöst haben und sich der Widerstand gelegt hat. In San Francisco zum Beispiel gibt es fünf Spuren über die Bay Bridge. Wer fünf Personen im Auto hat, bezahlt nichts. Die gute Auslastung des Fahrzeugs erlaubt die kostenlose Fahrt in die Stadt. Je weniger Personen im Auto sitzen desto mehr ist zu zahlen. Kein Wunder bilden viele Amerikaner heute Fahrgemeinschaften, sogenannte Car Pools. Die Anzahl Fahrzeuge samt Benzinverbrauch und CO₂-Ausstoss wird damit massiv verringert, ohne dass jemand auf die Autofahrt zur Arbeit verzichten muss. Dass dabei auch Gemeinschaft entsteht und eine persönliche Entlastung sei hier nur am Rande erwähnt. Road Pricing ist ein taugliches Lenkungsinstrument. Es verbietet niemandem, in die Stadt hineinzufahren. Doch, da der Platz in die Stadt beschränkt ist, verlangt es, dass diejenigen, die ihn mit dem Auto nutzen wollen, dafür etwas bezahlen. Begrenztes Gut wird teurer. Das ist doch ganz einfach. Es entspricht vollumfänglich unserem marktwirtschaftlichen Prinzip von Angebot und Nachfrage. Über den Preis lässt sich die Nachfrage drosseln. Die Nachfrage wird abnehmen und bewirkt, dass dafür diejenigen Autos, die weiterhin in die Stadt hineinfahren, freie Fahrt haben. Es hat weniger Verkehr, weniger Staus und der Arbeitsweg oder die Fahrzeit werden eher planbar. Da profitieren doch alle.

Sie können mit gutem Gewissen Pilotversuche mit Road Pricing zulassen. Probieren wir es doch und nutzen wir die Versuche, um unterschiedliche Modelle zu erproben. Ob dies mit der Motion [277/2007](#) oder [278/2007](#) oder über die Standesinitiative [282/2007](#) passiert, ist nicht das Entscheidende. Sagen Sie jetzt Ja, und lassen Sie es zu, dass wir Versuche machen können.

Die EVP-Fraktion unterstützt die Motion [277/2007](#), die Motion [278/2007](#), falls sie in ein Postulat umgewandelt wird, und die Standesinitiative unterstützen wir teilweise. Persönlich bitte ich Sie sehr, unterstützen Sie alle drei Vorlagen.

Carmen Walker (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion hat sich bis jetzt neuen Finanzierungsmodellen nicht a priori verschlossen. Für uns müssten jedoch neue Finanzierungsmodelle klar verschiedene Voraussetzungen erfüllen. Erstens: Die Lenkungswirkung der Preise muss relevant sein. Zweitens: Die Höhe der Gebühren muss dem effektiven Bedarf entsprechen. Drittens: Das Geld muss wieder in den entsprechenden Infrastrukturbedarf zurückfliessen und damit in die Problemgebiete. Viertens: Es darf keine Quersubventionierung stattfinden zum Beispiel vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und notabene auch nicht umgekehrt. Dies schliesst übrigens die Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf allgemeinen Steuermitteln nicht aus. Alle drei Vorstösse haben den Beweis nicht erbracht und diese Kriterien nicht erfüllt. Road Pricing bewirkt aus liberaler Sicht eine höchst problematische neue staatliche Umverteilung. Road Pricing erzeugt keine neue Kostenwahrheit, sondern Road Pricing fordert allein politisch motivierte neue Finanztransfers. Road Pricing verkennt, dass der Individualverkehr bereits heute seine Kosten inklusive Umweltkosten und Krankheitskosten selber bezahlt, was eine Studie des BUWAL (*Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft*) klar belegt. Road Pricing verkennt auch, dass der Individualverkehr bereits heute einen namhaften Beitrag an den öffentlichen Verkehr leistet. Gerne erinnere ich Sie an die NEAT, die ohne Gelder aus dem motorisierten Verkehr nicht zahlbar wäre. Notabene hat Road Pricing auch den Beweis nicht erbracht, dass es irgendeinen Umweltnutzen tatsächlich bringt. Hier, liebe Gabi Petri, liegt wohl eine unserer wenigen wirklich politischen Gemeinsamkeiten der letzten Jahre. So gesehen wurde halt leider auch nicht erbracht, dass die Lenkungswirkung tatsächlich gegeben ist. Studien aus dem Ausland belegen klar, dass die Gelder zu einem grossen Teil in die Verwaltung fliessen. In London betragen die Einnahmen 370 Millionen Franken, die Ausgaben zirka 240 Millionen Franken. 240 Millionen Franken allein für reine Bürokratiekosten, das können Sie umweltpolitisch nicht erklären. Erstaunlich ist auch, dass sich sogar die SP einer solchen zusätzlichen Abgabe nicht verschliesst. Oder ist es etwa sozial, dass nur noch diejenigen Autofahren können, die es sich auch leisten können? Also freie Autofahrt für die Besserverdienenden. Ist das wirklich die Politik der SP? Wenn Sabine Ziegler sagt, was der Bauer nicht kennt, das will er nicht fressen, liebe Kolleginnen und Kollegen der SP, vielleicht sind Sie froh, Sie müssen das nicht fressen.

Schliesslich sei auch gesagt, dass die Einführung von Road Pricing schlicht und einfach verfassungswidrig ist. Es ist in der Verfassung klar verankert, dass es keine solchen Strassenzölle geben darf.

Die verkehrspolitische Zukunft liegt nicht in Road Pricing, sondern sie liegt in einer umfassenden Kostenwahrheit unserer gesamten Mobilität, sei dies öffentlicher oder Individualverkehr. Nur so kann auch die Eigenverantwortung wirklich zum Tragen kommen. Die Verkehrspolitik der Zukunft verlangt nach einer Gesamtsicht, die sich an den Stärken der einzelnen Verkehrsträger orientiert. Eine Verkehrspolitik der Zukunft verlangt nach echten marktwirtschaftlichen Elementen verbunden mit klaren, zeitgemässen Anreizen für ökologisches Verhalten zugunsten der Umwelt, wie wir es in unserer Motion für die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer bereits erfolgreich hier im Rat gezeigt haben.

Die FDP wird deshalb weder der Kreditvorlage noch dem Pilotversuch noch einer Standesinitiative zustimmen. All diejenigen, die einen Pilotversuch möchten, möchte ich doch an dieser Stelle zu bedenken geben, in welcher finanziellen Situation wir uns hier im Kanton Zürich befinden und ob sie tatsächlich, wie Lisette Müller sagt, ein gutes Gewissen haben, wenn wir hier die Verwaltung mit wirklich teuren Kosten – das belegen sämtliche Road Pricing-Versuche – belegen. Wir finden das auch in der heutigen Situation finanzpolitisch nicht richtig. Die FDP ist klar gegen Road Pricing. Road Pricing ist nicht sozial. Road Pricing ist nicht grün. Road Pricing ist nicht wirtschaftlich. Road Pricing ist auch nicht gewerbefreundlich. Wie wollen Sie den KMU (*kleine und mittlere Unternehmen*) in diesem Kanton erklären, dass Sie neu ein Ticket bezahlen müssen, damit sie überhaupt in die Innenstadt fahren und ihre Ware liefern können.

In diesem Sinn bitte ich Sie, sämtliche drei Vorstösse abzulehnen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Viel wurde schon gesagt, viel wurde auch über das Mittelalter berichtet: vom Strassenzoll, vom Brückenzoll, von Abgaben, vom Zehnten. Es ist so, dass in der neuen Bundesverfassung explizit ein Verbot festgeschrieben steht.

Ich komme nicht darauf zurück, wie gewerbefeindlich das Ganze ist oder ob es unsozial ist und wer es sich schliesslich noch leisten kann, die Strassen zu benutzen. Es ist aber interessant, dass von grüner oder von EVP-Seite ein begrenztes Gut angesprochen wurde, mit der Aussage, ein begrenztes Gut lässt sich verteuern. Das habe ich gerne gehört. Dies gilt besonders für den ÖV, der schon zum heutigen Zeitpunkt nicht kostendeckend ist. Wenn die S-Bahn überfüllt ist – ein begrenztes Gut –, dann müssen wir nicht zusätzliche Kapazitäten schaffen, sondern wir müssen das Angebot endlich kostendeckend erstellen und es verteuern.

Aber zurück zur Vorlage: Für mich ist dies hier ganz klar ein neues Finanzierungsmodell, eine neue Ausgabe. Wenn wir daran denken, dass der Versuch in Stockholm 600 Millionen Franken gekostet hat, muss für mich diese Kreditvorlage also als neue Ausgabe zwingend der Ausgabenbremse unterstellt werden. Ich bitte, das bei der Abstimmung zu berücksichtigen.

Ralf Margreiter (SP, Zürich), spricht zum zweiten Mal: Nur kurz und weil zwei Fraktionen die Frage aufgeworfen haben, ob man die Motion nicht in ein Postulat umwandeln könnte. Natürlich könnte man, aber nein, wir werden es nicht tun. Wir machen keine Wischiwaschi-Politik im Verkehrsbereich. Wir wollen Nägel mit Köpfen. Road Pricing ist entweder ökologisch, oder es ist gar nichts.

Regierungsrätin Rita Fuhrer: Der Bundesrat wollte sich die Schaffung von Rechtsgrundlagen geben für einen befristeten Road Pricing-Versuch. Er hat ihn in die Legislaturplanung geschrieben. Aber dieses Ziel wurde in der Folge vom Parlament ganz einfach gestrichen. Es ist somit nicht damit zu rechnen, dass der Bund innert absehbarer Zeit über die für Pilotversuche erforderlichen Restgrundlagen verfügen wird. Von einer Kreditvorlage für entsprechende Pilotversuche auf kantonaler Ebene, wie sie die Motion verlangt, sind wir nur schon aus diesem Grund ziemlich weit entfernt. Zu viele Fragen sind noch offen. Ich nenne hier nur einige, die es im Zusammenhang mit Road Pricing zu beachten gilt. Die erste Frage ist die Verwendung der mit Road

Pricing erzielten Erträge. Sie wissen, über Geld streitet man oft und gerne. Was die mit einem Road Pricing erzielten Erträge anbelangt, ist aus finanzpolitischer Sicht wesentlich, dass die Einnahmen nicht in die Staatskasse fliessen, sondern entweder in der einen oder anderen Form der Bevölkerung rückerstattet oder durch eine entsprechende Verringerung oder Aufhebung bestehender Strassenverkehrsabgaben ausgeglichen werden. Aber auch hier sind die wichtigsten, grundlegenden Fragen noch offen.

Zweitens: Löst Road Pricing die Umweltprobleme? Für die Lösung der in der Motion angesprochenen Umweltprobleme ist Road Pricing – da bin ich mit Gabi Petri einig – nicht das am besten geeignete Instrument, wie man uns weismachen will. Für diesen Zweck sind beispielsweise eine verursachergerechte Verkehrsabgabe, höhere Mineralsteuern oder sogar die CO₂-Abgabe erhebungstechnisch einfacher und auch kostengünstiger. Road Pricing wird zwar häufig mit Umweltschutz in Verbindung gebracht, stellt aber an und für sich keine eigentliche Umweltschutzmassnahme dar.

Drittens: Die Einführung von Road Pricing bedarf vertiefter Abklärungen. Eine vorgezogene Einführung von Road Pricing als Einzelmassnahme ist kaum sinnvoll. Sie muss, wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen, im Rahmen der Strategie «Gesamtverkehr» analysiert und dann entschieden werden. Gerade, weil es für das Road Pricing so viele Ausgestaltungsmöglichkeiten gibt, müssen auch im Hinblick auf einen Pilotversuch noch verschiedene Fragen diesbezüglich sorgfältig und vertieft geprüft und geklärt werden. Klärungsbedarf besteht dabei insbesondere hinsichtlich rechtlicher Fragen, volkswirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen, Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten – da ist nämlich gar nichts klar –, finanzielle Wirkungen und verkehrstechnische Fragen. Da die Einführung von Road Pricing in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sehr umstritten ist, ist auch der Akzeptanz grosse Bedeutung beizumessen.

Nun zum weiteren Vorgehen: Welche Schritte bereits in dieser Legislatur möglich sind, hängt nicht zuletzt auch von den Vorstellungen und der Prioritätensetzung des Bundes ab. Nachdem die Schaffung von Rechtsgrundlagen für befristete Road Pricing-Versuche vom eidgenössischen Parlament aus der Legislaturplanung des Bundesrates gestrichen wurde, wurde der Handlungsspielraum des Bundesrates in dieser Sache eindeutig beschränkt. Die von den Motionären innerhalb dieser Legislatur geforderte kurzfristige Verwirklichung des Pilotver-

suchs von Road Pricing im Kanton Zürich ist nicht realistisch und auch aus umweltpolitischen Gründen nicht dringlich.

Aus diesen Gründen stellt Ihnen der Regierungsrat den Antrag, die beiden Motionen nicht zu überweisen und auch von einer Standesinitiative ganz klar abzusehen. Ich bedanke mich für diese Vernunft.

Abstimmung zu Traktandum 30

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 69 Stimmen bei 0 Enthaltungen, die Motion nicht zu überweisen.

Abstimmung zu Traktandum 31

Der Kantonsrat beschliesst mit 98 : 60 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion nicht zu überweisen.

Abstimmung zu Traktandum 32

Für die vorläufige Unterstützung der Parlamentarischen Initiative stimmen 59 Ratsmitglieder. Damit ist das notwendige Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Vereinfachte Strafbestimmung bei Fehlabschüssen von Wildschweinen**
Motion *Hans Egli (EDU, Steinmaur)*
- **Hybridbusse für den ZVV**
Postulat *Lars Gubler (Grüne, Uitikon)*
- **Konstruktives Referendum in der Kantonsverfassung**
Parlamentarische Initiative *Willy Germann (CVP, Winterthur)*
- **Ausbrüche aus dem Strafvollzug**
Interpellation *Rolf Siegenthaler (SVP, Zürich)*
- **Inventar schutzwürdiger Bauten im Kanton**
Anfrage *Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)*
- **Angriff auf den Staat**
Anfrage *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*

- **Hallenbad Rheinau**
Anfrage *Martin Farner (FDP, Oberstammheim)*
- **Kosmetische Genitaloperationen bei Kindern mit «uneindeutigen» körperlichen Geschlechtsmerkmalen**
Anfrage *Barbara Bussmann (SP, Volketswil)*

Rückzüge

- **Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung auf den Zufahrtsstrecken zum Anschluss A4 im Knonaueramt**
Postulat *Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.)*, KR-Nr. 225/2008

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Zürich, den 26. Oktober 2009

Die Protokollführerin:
Barbara Schellenberg

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 16. November 2009.