


**89. Sitzung, Montag, 21. Januar 2013, 8.15 Uhr**

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

- Antworten auf Anfragen ..... *Seite 6020*
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage* ..... *Seite 6020*
- Gesuch um Vertretung einer Volksinitiative ..... *Seite 6020*

**2. Änderung Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz**

 Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 10. Juli 2012 **4841** ..... *Seite 6021*
**3. Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug**

 Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2012 zur Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. November 2012 **4916a**..... *Seite 6031*
**4. Tram nach Zürich-Affoltern zum Katzensee und nach Regensdorf**

 Postulat von Silvia Seiz (SP, Zürich) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 6. Juli 2009 KR-Nr. 232/2009, RRB-Nr. 1683/28. Oktober 2009 (Stellungnahme)..... *Seite 6041*

**5. Tote Bahnhöfe im Rafzerfeld – Gerechtigkeit im ZVV**

Postulat von Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden) vom 31. August 2009

KR-Nr. 270/2009, RRB-Nr. 1929/2. Dezember 2009

(Stellungnahme)..... Seite 6042

**6. SIL-Prozess sistieren – Neuverhandlungen jetzt**

Interpellation von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 2. November 2009

KR-Nr. 330/2009, RRB-Nr. 2059/16. Dezember 2009.. Seite 6056

**7. Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (genügend Toiletten)**

Postulat von Ruedi Lais (SP, Wallisellen) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 16. November 2009

KR-Nr. 351/2009, RRB-Nr. 318/3. März 2010

(Stellungnahme)..... Seite 6063

**8. Informationen der Mietenden über die Auszahlung von Fördergeldern**

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

KR-Nr. 377/2009, Entgegennahme, Diskussion ..... Seite 6064

**9. Ein nationaler Innovationspark für Zürich dank einer initiativen Regierung**

Interpellation von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Martin Mossdorf (FDP, Bülach) vom 15. Dezember 2009

KR-Nr. 396/2009, RRB-Nr. 204/10. Februar 2010 ..... Seite 6068

**10. Studie über «Gesundheitsrisiko Fluglärm»**

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 4. Januar 2010

KR-Nr. 21/2010, RRB-Nr. 578/14. April 2010

(Stellungnahme) ..... Seite 6084

**11. Flughafen Zürich, Eigentümerstrategie des Kantons**

Interpellation von Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Jörg Mäder (GLP, Opfikon) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 15. Februar 2010

KR-Nr. 44/2010, RRB-Nr. 470/30. März 2010 ..... Seite 6093

**Verschiedenes**

– Rücktrittserklärungen

- *Gesuche um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Stefan Krebs, Pfäffikon, und Karl Zweifel,*

*Zürich* ..... Seite 6107

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 6107

**Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Zur Geschäftsliste: Ich mache Ihnen nach verschiedenen Gesprächen beliebt, Traktanden 4 und 7 abzusetzen. Es sind Lieblingsgeschäfte unseres Kollegen Marcel Burlet, der rekonvaleszent ist. Und im Sinne einer grossen, dicken Ausnahme für Marcel Burlet mache ich Ihnen beliebt, die Geschäfte 4 und 7 heute abzusetzen. Wird dem opponiert? Das ist nicht der Fall. Dann sind Traktanden 4 und 7 abgesetzt und die anderen Traktanden verschieben sich entsprechend. Ich danke Ihnen.

Wird sonst zur Traktandenliste das Wort gewünscht? Das ist nicht der Fall. Dann gehen wir so vor.

## 1. Mitteilungen

### *Antworten auf Anfragen*

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Der Regierungsrat hat uns die Antworten auf drei Anfragen zugestellt:

- KR-Nr. 310/2012, Jugendanwaltschaften des Kantons Zürich: Regelung des Schutzes von Untersuchungsrichtern und Personal bei Einvernahmen

*Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf)*

- KR-Nr. 311/2012, Lärmsanierung Staatsstrassen EGL – Eglisau, Gemeinde 067 Rafz

*Erich Bollinger (SVP, Rafz)*

- KR-Nr. 312/2012, Bestimmung der Nutzungsklassen von Fruchtfolgeflächen

*Werner Scherrer (FDP, Bülach)*

### *Dokumentation im Sekretariat des Rathauses*

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 88. Sitzung vom 14. Januar 2013, 8.15 Uhr

### *Gesuch um Vertretung einer Volksinitiative*

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Dann wurde im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Für mehr bezahlbaren Wohnraum», Vorlage 4879, das Gesuch gestellt, dass eine Vertretung des Initiativkomitees die Volksinitiative persönlich während zehn Minuten vor dem Rat begründen darf und an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen kann. Das ist gemäss Paragraf 130 Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte möglich, wenn mindestens ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützt.

Wird das Wort dazu gewünscht? Das ist nicht der Fall. Dann haben wir festzustellen, ob ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützt. Die Tür ist zu schliessen, die Anwesenden drücken bitte die Präsenztaste.

Es sind 125 Ratsmitglieder anwesend. Um das Gesuch bewilligen zu können, braucht es somit mindestens 32 Stimmen. Dann ermitteln wir auch das.

### *Abstimmung*

**Für das Gesuch stimmen 65 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 32 Stimmen erreicht.**

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Damit hat eine Vertretung des Initiativkomitees das Anrecht, an der Beratung im Rat teilzunehmen und die Initiative zu begründen.

## **2. Änderung Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz**

Antrag des Regierungsrates vom 5. Oktober 2011 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2010 und gleichlautender Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 10. Juli 2012 **4841**

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK):* Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen einstimmig, das vorliegende Postulat abzuschreiben. Mit dem vor zwei Jahren eingereichten Vorstoss wurde der Regierungsrat eingeladen, eine Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz zu prüfen. Das Postulat hat zum Ziel, sowohl die Lage als auch die Sortimentsbeschränkung abzuschaffen und die einschränkende Definition von Kleinläden auf eine reine Flächenbeschränkung von 200 Quadratmetern zu begrenzen.

Heute muss ein Kleinladen kumulativ folgende drei Voraussetzungen erfüllen, damit er vom Verbot der Ladenöffnungszeiten an öffentlichen Ruhetagen ausgenommen ist: Erstens gilt eine Lagebeschränkung. Geöffnet haben dürfen nur Läden, die zu Tankstellen gehören und auf Autobahnraststätten oder an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr liegen. Zweitens gilt eine Sortimentsbeschränkung. Geöffnet haben dürfen nur jene Läden, die ein Waren- und Dienstleistungsangebot führen, das überwiegend auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist. Und drittens gilt eine Flächenbeschränkung. Es dürfen nur Läden mit einer Verkaufsfläche von höchstens 200 Quadratmetern geöffnet haben.

Aus dem regierungsrätlichen Bericht geht hervor, dass sich der Regierungsrat auch auf Bundesebene für eine Aufhebung der Sortiments-

und Lagebeschränkung eingesetzt hat. Der Regierungsrat hat sich folglich bereit erklärt, die Sortiments- und Lagebeschränkung in der kantonalen Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz aufzuheben und die Änderung dem Kantonsrat zur Genehmigung zu unterbreiten. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass bis zu einer Änderung des Arbeitsgesetzes auf Bundesebene sowohl die Sortiments- als auch die Lagebeschränkung für alle Läden, die Arbeitnehmende beschäftigen, weiterhin einzuhalten und durch die kantonalen Vollzugsorgane zu kontrollieren sind. Auf Bundesebene forderte die Parlamentarische Initiative von Nationalrat Christian Lüscher, dass Tankstellen-Shops auf Autobahn-Raststätten und an Hauptverkehrswegen künftig ohne Sortimentsbeschränkung rund um die Uhr und auch am Sonntag offen bleiben können. Im Januar 2012 hiess der Bundesrat zwar die Parlamentarische Initiative gut, hielt jedoch an der Lagebeschränkung fest. Das Sortiment soll nicht mehr überwiegend auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden, sondern in erster Linie auf die Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet sein. Am 14. Dezember 2012 stimmten die eidgenössischen Räte einer entsprechenden Änderung des Arbeitsgesetzes zu. Dagegen wurde inzwischen das Referendum ergriffen. Für Kleinläden bis 200 Quadratmeter, die keine Arbeitnehmende im Sinne des Arbeitsgesetzes beschäftigen, zum Beispiel Familienbetriebe, würde die Änderung der kantonalen Verordnung hingegen eine direkte Liberalisierung bedeuten. Sie dürften unabhängig von ihrer Lage und dem angebotenen Sortiment rund um die Uhr und auch an Sonn- und Feiertagen geöffnet sein.

Die WAK war sich einig darüber, dass das Postulat abgeschrieben werden kann. Hingegen war die Kommission uneins darüber, ob dem Kantonsrat die erwähnte Verordnungsänderung überhaupt noch unterbreitet werden soll. Ein Teil der Kommission verneinte dies, nachdem am 17. Juni 2012 die Volksinitiative «Der Kunde ist König» mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 71 Prozent abgelehnt wurde. Der andere Teil der Kommission begrüsst die vom Regierungsrat in Aussicht gestellte Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz und erwartet einen entsprechenden Antrag. Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, das Postulat abzuschreiben.

*Peter Preisig (SVP, Hinwil):* Mit der Volksinitiative «Der Kunde ist König», die vom Volk klar abgelehnt wurde, hat dieser Vorstoss wenig zu tun. Im Postulat geht es generell nur um kleine Läden bis zu

200 Quadratmetern Ladenfläche. Der Ursprung lag bei der unsinnigen Sortimentsgestaltung bei den Tankstellen-Shops, die immer wieder zu Problemen führte. Nun hat die Regierung versprochen, sich dem Problem anzunehmen und eine Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz vorzubereiten, die die bisherigen Missstände eliminiert. Damit können Familienbetriebe, unabhängig der Lage und des Sortiments, auch an Sonn- und Feiertagen rund um die Uhr ihre Kleinläden geöffnet haben. Sämtliche Betriebe, die Arbeitnehmende beschäftigen, werden weiterhin von dieser Regelung ausgeschlossen. Ebenfalls profitieren könnten aber die Tankstellen-Shops, die bei Autobahn-Raststätten oder an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr liegen, da es dann keine Diskussionen und Gerichtsfälle über die Sortimentsgestaltung mehr geben dürfte.

Wir danken dem Regierungsrat für seinen pragmatischen Vorschlag, die Sortimentsbeschränkung aufzuheben und durch eine Verkaufsflächenbegrenzung auf 200 Quadratmeter zu ersetzen. Die SVP ist deshalb für Abschreibung des Postulates. Ich danke Ihnen.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt):* Wir haben im Kanton Zürich ein schlankes Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz und wir haben eine etwas weniger schlanke Verordnung. Das ist der Grund, warum ich seinerzeit mit einem dringlichen Postulat und der Unterstützung der Mehrheit dieses Rates das Postulat eingereicht habe, man möge dafür sorgen, dass wir auch eine entsprechend schlanke Verordnung zu diesem schlanken Gesetz bekommen.

Weshalb? In einem Kleinladen kann per Definition nie so etwas wie ein Vollsortiment angeboten werden, und darum ging es. Mein Vorredner sowie der Kommissionspräsident haben den Anlass bereits erläutert: Es kann nicht angehen, dass wir Arbeitskräfte, die beim Kanton oder bei der Stadt angestellt sind, dafür einsetzen, dass sie in kleinlichster Art und Weise überprüfen, was genau in welchem Gestell zu welcher Zeit steht. Das ist nicht zeitgemäss. Den Anliegen des Arbeitnehmerschutzes ist hinreichend Rechnung getragen, auch das wurde detailliert ausgeführt. Ich bin der Regierung sehr dankbar, dass sie sich dafür einsetzt, dass man vollziehbare Gesetze, kontrollierbare Gesetze, die nicht zu widersinnigen Tatbeständen und Situationen und gar Anklagen führen, einsetzt. Wir werden der Abschreibung dieses Postulates selbstverständlich zustimmen und geben unserer Hoffnung Ausdruck, dass die geänderte Verordnung sehr rasch den Weg

in diesen Rat findet und dann ebenso rasch umgesetzt werden kann im Sinne auch einer touristisch attraktiven Stadt, eines touristisch attraktiven Kantons, in welchem in Kleinläden dann, wenn der Ladeninhaber gewillt ist zu arbeiten, und dann, wenn er glaubt, dass er genügend Kunden hat, dies wirtschaftlich auch tatsächlich möglich ist. In diesem Sinne sind wir für Abschreibung des Postulates. Besten Dank.

*Heidi Bucher (Grüne, Zürich):* Das Postulat will, dass Paragraph 3 Absatz 2 der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz gestrichen wird. Damit soll die Maximalflächenvorgabe von 200 Quadratmetern und die Sortimentsbeschränkung auf Artikel, welche die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden befriedigen, eliminiert werden. Diese Forderungen hat der Regierungsrat aufgenommen und hat diesbezüglich auf Bundesebene interveniert. Der Nationalrat hat am 14. Dezember 2012 in seiner Schlussabstimmung der Aufhebung der Sortimentsbeschränkung zugestimmt. Kirchliche Kreise und Gewerkschaften haben dagegen das Referendum ergriffen. Schön, besinnen sich die Christen für einmal auf ihre humanistische Tradition.

Das Postulat beinhaltet aber noch eine zweite Forderung, die etwas vorgaukelt, was auf kantonaler Ebene nicht realisiert werden kann und soll. Das Postulat will, dass zukünftig auch die Standorteinschränkung für Läden aufgehoben werden soll. Deshalb soll Paragraph 3 Absatz 2 der Verordnung gestrichen werden.

Die Forderungen des Postulates scheinen beim ersten Hinsehen verführerisch zu sein, dies besonders für Berufsleute, die während der Woche kaum Zeit haben, sich mit den nötigsten Grundnahrungsmitteln einzudecken. Sie haben sich sicher auch schon geärgert, wenn Sie um 19.00 Uhr aus dem Büro kommen, der Italiener nebenan schon geschlossen hat und Sie doch dringend noch einen Liter Milch für Ihre Kinder hätten einkaufen müssen. Mir jedenfalls geht es manchmal so. Beim zweiten Blick jedoch entpuppt sich der FDP- und SVP-Vorstoss als Mogelpackung. Auf kantonaler Ebene regelt zwar die Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz, welcher Shop unter welchen Bedingungen wann offen haben darf. Die Regeln der Verordnung werden aber vom Arbeitsrecht auf Bundesebene übersteuert. Dort ist nämlich aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes festgelegt, dass Nachtarbeit und Sonntagsarbeit eine Ausnahme zu sein haben. Und das ist richtig so. Es nützt also nichts, die Lageeinschränkungen aufzuheben. Nachts und an Sonntagen könnten Shops mit



Angestellten trotzdem nicht offen sein und tagsüber bis um 23.00 Uhr oder Mitternacht ist das im Kanton Zürich jetzt schon möglich. Werktags werden die zulässigen Öffnungszeiten in der Praxis aber nicht ausgeschöpft, weil sich das finanziell nicht lohnt. Es besteht kein Markt. Zudem ist Nachtarbeit ungesund und das Arbeiten an jenen Tagen, an denen die meisten anderen frei haben, kann zur sozialen Isolierung führen. Die Eidgenossenschaft stellt sich also zu Recht vor die Arbeitenden, macht aber grosszügige Ausnahmen, wenn es um die Interessen der Allgemeinheit geht. Spitalpersonal, Polizisten und pädagogisches Personal in Kinderheimen müssen zum Beispiel zugunsten ihrer Klienten und Klientinnen in der Nacht und am Sonntag arbeiten.

Die Forderungen des Postulates erreichen nur Familienbetriebe. Dafür sind sie eine Liberalisierung. Dort sind keine Regeln des Arbeitsgesetzes einzuhalten. Es stellen sich aber auch hier Fragen des Gesundheitsschutzes. Nachtarbeit ist auch für Familienangehörige ungesund und Sonntagsarbeit isoliert die Frau, die Söhne und die Töchter. In der FDP und SVP scheint diese Form der Selbstausbeutung aber zugunsten des Konsums akzeptiert zu sein. Das geht ja sogar so weit, dass Ehegatten, die voll im Betrieb mitarbeiten, zum Teil nicht einmal eine individuelle AHV-Versicherung und Pensionskasse haben. Ich erinnere Sie in diesem Zusammenhang an die Bäuerinnen, die diesen Missstand am 1. Mai 2011 lautstark kundtaten. Es darf nicht sein, dass unsere und meine Konsumwut oder unsere Unfähigkeit, die Einkäufe rechtzeitig zu planen, dazu führen, dass wir deswegen den Angestellten in den Betrieben und den Mitarbeitenden in Familienbetrieben Schaden zufügen. Zum Schutz der Mitarbeitenden ist es deshalb sinnvoll, über die Standortbeschränkung die Öffnungszeiten einzuschränken. Die Massnahme der Lageeinschränkung reduziert zudem den Lärm in der Nacht und an Sonntagen.

Bitte stimmen Sie deshalb mit den Grünen der Abschreibung des Postulates zu.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Die Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz enthält gewisse Beschränkungen, die aus unserer Sicht überholt und sogar ungerechtfertigt sind. Zu Recht fordern die Postulanten gezielte Lockerungen in Bezug auf den Sonntagsverkauf; dies jedoch unter der Prämisse, dass sie sich nur auf Familienbetriebe erstrecken, die kein Personal beschäftigen. Somit ist

die Übereinstimmung mit Bundesrecht gewährleistet. Erstens soll die Lagebeschränkung von Läden an Autobahnraststätten und Hauptverkehrswegen aufgehoben werden. Wir Grünliberalen haben schon wiederholt betont, dass die einseitige Bevorzugung von Tankstellen-Shops stossend ist und eine unzulässige Quersubventionierung der Mineralölindustrie darstellt. Die Aufhebung dieser Lagebeschränkung gibt kleinen familienbetriebenen Läden, Bäckereien, Krämereien, Delikatessen und anderen Shops, wenigstens ansatzweise die Möglichkeit, ihre Produkte am Sonntag anzubieten und sich in Konkurrenz zu den Tankstellen-Shops ein Stück vom lukrativen Sonntagskuchen zu sichern. Zweitens soll die Sortimentsbeschränkung, die derzeit auf die Bedürfnisse von Reisenden ausgerichtet ist, ebenfalls aufgehoben werden. Schon auf Bundesebene wurde festgestellt, dass diese Einschränkung obsolet ist und sich diese Bedürfnisse nicht sinnvoll definieren lassen. Dass ein Teil des Sortiments am Sonntag jeweils abgedeckt werden muss, lässt sich dezidiert nur als Unsinn bezeichnen. Somit bleibt dem Kanton Zürich noch die Grössenbeschränkung von Läden, die auf 200 Quadratmeter Verkaufsfläche festgelegt ist, bestehen. Auf diese Weise bleibt der Sonntagsrummel rund um die grösseren Einkaufsläden, der stets mit Lärmemissionen und Mehrverkehr verbunden ist, aus. Von der Lockerung profitieren kleinere Quartier- und Dorfläden, die von Familienangehörigen betrieben werden. Insgesamt erzielt das Postulat eine sehr moderate Lockerung des Sonntagsverkaufsverbotes und gibt damit einen ein bisschen längeren Spieß gegen Goliath, die Tankstellen-Shops.

Wir stimmen der Abschreibung des Postulates zu und bitten nun den Regierungsrat, möglichst zügig die Änderung der Verordnung voranzutreiben.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Es wurde alles schon gesagt. Das Postulat legt den Finger tatsächlich auf den wunden Punkt. Die Regierung hält aber richtigerweise fest, dass hier auch das Bundesgesetz etwas im Wege steht. Immerhin ist man sich des Problems bewusst und entsprechende Abklärungen und Verhandlungen seitens der Regierung sind eingeleitet worden. Unseres Erachtens kann das Postulat abgeschrieben werden.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* In der Anfrage 14/2010 fragte Gabriela Winkler nach der Definition von Kleinläden. Mit 270/2010 schob sie ein dringliches Postulat nach, das vom Kantonsrat am 1. November 2010 mit 127 zu 39 Stimmen überwiesen wurde. Der Sinn des Vorstosses ist es, die Sortimentsbeschränkung in der Nacht aufzuheben. Das ist ein Bundesthema und wird bei uns im Kanton Zürich erst als Nachvollzug der Bundesvorgaben aktuell. Es besteht von keiner Seite ein Bedürfnis für eine weitergehende Liberalisierung, vor allem sprechen sich auch die kleinen Läden gegen eine weitere Wettbewerbsverzerrung aus, zumal sie ohne Arbeitnehmende schon maximal flexibel sind. Zudem können die grossen Ketten aufgrund ihrer Personalsituation und Finanzkraft expandieren, während der kleinere private Detailhändler da nicht mithalten kann und konkurrenzunfähig wird. Läden bis 200 Quadratmeter und ohne Angestellte sollen nach den Vorstellungen des Regierungsrates offenbar siebenmal 24 Stunden geöffnet haben können. Wenn sie das ausnutzen wollen, brauchen sie eine ziemlich grosse Familie. Für Familienbetriebe sind sowohl in sozialer wie ökonomischer Hinsicht Einschränkungen sinnvoll, zumal ja nicht einmal die heute möglichen Öffnungszeiten ausgenützt werden. Die 24-Stunden-Gesellschaft kostet den Steuerzahler sehr viel. Polizei und Stadtreinigung sind stark gefordert. Sind wir heute schon so weit, dass fehlender Sinn des Lebens nur noch durch Shoppen in der Nacht zugedeckt werden kann?

Die EVP stimmt der sofortigen Abschreibung des dringlichen Postulates zu.

*Bruno Fenner (BDP, Dübendorf):* Ich sehe es genau gleich wie die Erstunterzeichnerin des Postulates, Gabriela Winkler. Sie bezeichnete ihr Begehren als «Schrittmacher-Vorstoss». Vor der Abstimmung über die Volksinitiative «Der Kunde ist König» hat der Regierungsrat transparent dargelegt, in diesem Bereich einen Handlungsbedarf zu orten. Die Initiative ging nicht nur mir, sondern, wie wir ja alle wissen, auch dem Volk zu weit. Der Regierungsrat hat sich denn auch bereits beim Bund für sinnvollere und anwendungsfreundlichere Regelungen eingesetzt. Die gegenüber dem Bund infrage gestellte Sortiments- und Lagebeschränkung soll auf kantonaler Ebene abgeschafft werden, und das ist gut so.

In seiner Antwort hält der Regierungsrat fest, dass er deshalb bereit sei, die Sortiments- und Lagebeschränkung in der Verordnung zum

Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz aufzuheben. Bevor aber die Änderungen auf Bundesebene stattgefunden haben, gelten leider weiterhin diese Beschränkungen für alle Läden, die Arbeitnehmende beschäftigen. Für Betriebe, die keine Arbeitnehmende im Sinne des Arbeitsgesetzes beschäftigen, zum Beispiel Familienbetriebe, würde diese Änderung der kantonalen Verordnung eine direkte Liberalisierung bedeuten. Diese Ordnungsänderung könnte auch ohne dieses Postulat vorgelegt werden. Es liegt im Ermessen des Regierungsrates, ob er gedenkt, dem Kantonsrat eine Verordnungsänderung zu unterbreiten oder eben nicht. Die politische Auseinandersetzung würde aber wieder genau gleich laufen. Die BDP ist für Abschreibung des Postulates.

*Thomas Marthaler (SP, Zürich):* In der Kommission hatten wir interessante Diskussionen, aber es war von Anfang an klar, dass Artikel 26 des Arbeitsgesetzes diese Bedingungen abschliessend regelt. Also der Kanton Zürich hat da nichts zu regulieren, nichts zu bestimmen. Das Postulat wurde dem falschen Adressaten eingereicht. Es sind ja jetzt einige Sachen auch in Bern im Gang. Da gibt es Postulate von Lüscher, Genf (*Nationalrat Christian Lüscher*), und auch Hutter, Zürich (*Nationalrat Markus Hutter*), hat sich, glaube ich, da stark gemacht. Und wie der Sprecher der EVP gesagt hat, ist ja die 24-Stunden-Gesellschaft in aller Munde und alle wollen noch mehr Shoppen, schneller Shoppen. Das hätte natürlich zur Folge, dass die Arbeitsbedingungen des nicht allzu gut positionierten Detailhandelspersonals weiter ausgehöhlt werden. Zum Glück ist ja ein einstimmiger Antrag da, dieses Postulat getrost abzuschreiben. Denn die Einzigen, die da allenfalls betroffen sind, wären die Familienbetriebe, die ja, wie wir auch gehört haben, nur sehr beschränkt sind, sodass diese 24 Stunden oder diese beantragten längeren Ladenöffnungszeiten wie auch die Sortimentsbeschränkungen, die aber, wie gesagt, abschliessend auf Bundesebene geregelt werden, gar nicht zum Zuge kommen würden. Es ist ein relativ populistisches Postulat und, wie gesagt, am falschen Ort eingereicht. Es ist unsinnig, die Debatte hier so zu führen. Merci vielmals.

*Erich Vontobel (EDU, Bubikon):* Den Postulanten geht es mit der angestrebten Änderung der Verordnung zum Ruhetags- und Ladenöffnungsgesetz vordergründig darum, Klarheit zu schaffen, was ein Kleinladen ist, und auch darum, eine einfachere Antwort auf die Fra-

ge zu finden, welche Produkte wann verkauft werden dürfen. Tönt vernünftig. Diese Klarheit soll aber nicht etwa dadurch herbeigeführt werden, dass in der besagten Verordnung präzisere oder ausführlichere Formulierungen reingeschrieben werden. Nein, es sollen gleich die Lage sowie auch die Sortimentsbeschränkung gestrichen werden. Waren solche Kleinläden bisher nur an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr erlaubt, sollen sie nun überall, also auch wirklich überall erlaubt sein. War das Waren- und Dienstleistungsangebot bisher auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet, soll nun alles verkauft werden dürfen, von Waren des täglichen Bedarfs bis hin zu Kreuzfahrten. Klar, man kann ja nicht gleich eine totale Liberalisierung fordern und mit der Tür ins Haus fallen. Sonst könnte dem Ansinnen vielleicht die gleiche Abfuhr drohen wie im vergangenen Juni der FDP-Initiative «Der Kunde ist König». Also wählt man die Salami-taktik und beschränkt die Verkaufsfläche dieser Shops vorderhand auf 200 Quadratmeter. Das wirkliche Ziel der Postulanten ist ganz klar eine Liberalisierung des bestehenden Ruhetagesgesetzes. Sie nehmen die Demontage des Sonntags in Kauf. Die Sonntagsruhe soll damit auf dem Altar des kurzfristigen Profitdenkens geopfert werden. Dabei täte etwas mehr «Entstressung», Ruhe und Besinnung auf tragende Werte uns allen, inklusive Verkaufspersonal, gut. Konsum zu jeder Tages- und Nachtzeit brauchen wir nicht – und an Sonntagen schon gar nicht. Die EDU stimmt der Abschreibung des Postulates zu, bittet aber den Regierungsrat, von einer Verordnungsänderung abzu-sehen. Nach dem Scheitern der Volksinitiative «Der Kunde ist König» kann er aus dem vorliegenden Postulat nämlich kaum einen Auftrag ableiten, sich weiter mit Liberalisierungsfragen in diesem Bereich zu beschäftigen. Wir möchten nicht, dass die für uns alle wichtigen Ruhetage bloss des Wunsches nach noch mehr Geld wegen in Unruhetage umfunktioniert werden. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Es geht wieder einmal um Ladenöffnungszeiten und da sind viele Meinungen vorhanden, denn ich stelle fest: Sie sind alle Konsumenten und gehen einkaufen. Unsere Absicht ist es, das Ganze zu vereinfachen, soweit wir das können, soweit es nicht Bundesangelegenheit ist. Und es ist für mich eben nicht so einfach, wie es jetzt gesagt wurde, zu definieren, was die Reisenden denn brauchen – Sie können das vielleicht, ich habe Mühe damit –, oder zu

definieren, welcher Laden jetzt an einer stark befahrenen Strasse liegt. Das ist nicht so einfach, im Kanton Zürich haben wir fast nur stark befahrene Strassen. Beim Hauptbahnhof ist es vielleicht klar und an einem Bahnhof ist es auch klar. Aber ist jetzt die Seestrasse am rechten Zürichseeufer eine stark befahrene Strasse oder nicht? Es gäbe wahrscheinlich verschiedene Meinungen hier drin. Oder eine Strasse im Bezirk Winterthur, ist das eine stark befahrene Strasse oder nicht? Das müssen wir entscheiden. Darum sind wir der Meinung, dass es einfacher wäre, zu sagen: Es sind Kleinläden mit 200 Quadratmetern und da drin soll doch verkauft werden, was die Leute brauchen, und nicht Sachen, die niemand verlangt. Das ist unsere Absicht. Und wir wissen auch, dass wenn wir mit der Verordnung das Postulat, dessen Geist umzusetzen versuchen, nicht alles gelöst werden kann, dass das Arbeitsgesetz des Bundes hereinspielt und weil es nochmals komplizierter ist, als viele meinen. Der Vorstoss von Christian Lüscher in Bern öffnet auch nicht ganz, der macht einfach etwas auf. Darum bin ich ja froh, dass Sie heute alle einig sind, dass man dieses Postulat abschreibt. Und das werden wir auch tun, so wie ich es vernommen habe. Dann werden wir versuchen, eine Lösung, so wie wir sie skizziert haben, auf dem Verordnungsweg hineinzugeben. Wie das dann in Bern aussehen wird, bis diese Verordnungsänderung kommt, weiss ich auch nicht. Es hat also viele offene Fragen. Aber ich versichere Ihnen: Das hat nichts zu tun mit der völligen Liberalisierung der Öffnungszeiten. Hier wurde mit der Volksinitiative und der Abstimmung dazu der klare Wille der Bevölkerung aufgezeigt. Und in diesem Zusammenhang ist nochmals zu sagen: Der Kanton Zürich verfügt über liberale Ladenöffnungszeiten. Wir haben also eigentlich wenig Handlungsbedarf. Man kann an gewissen Ecken und Enden noch eine kleine Vereinfachung anbringen, die meines Erachtens sinnvoll wäre, und das ist eigentlich das Ziel, das ich verfolge. Besten Dank.

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

**Das dringliche Postulat 270/2010 ist abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug**

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2012 zur Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. November 2012 **4916a**

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Der Rat hat am 5. März 2012 die Einzelinitiative von Peter Schneider mit 62 Stimmen vorläufig unterstützt. Der Regierungsrat stellte am 4. Juli 2012 den Antrag, die Initiative abzulehnen. Die Initiative schlägt vor, dass der Kanton via Standesinitiative in Bern vorstellig wird. Er soll anstelle des Zimmerberg-Basistunnels, ZBT, vorschlagen, dass nur ein neuer Zimmerberg-Scheiteltunnel gebaut und dass der Albistunnel mit einer zweiten Röhre ergänzt wird.

Zum Zeitpunkt der Einreichung und auch noch zum Zeitpunkt der vorläufigen Unterstützung war ungewiss, ob der Zimmerberg-Basistunnel gemäss bisheriger kantonaler Planung eine Chance hat, in absehbarer Zeit vom Bund finanziert zu werden. Es war also verständlich, dass dem ÖV freundlich gesinnte Kreise sich Gedanken machten, ob es nicht eine kostengünstigere Ersatzvariante gäbe. Mit der Variante «Zimmerberg light», kurz «ZBT light», machte der Initiant dazu einen konkreten Vorschlag. Die KEVU ist mit dem Regierungsrat der Meinung, dass die Kosteneinsparung gegenüber der offiziellen Variante ZBT auf fragwürdigen Kostenschätzungen wie zum Beispiel einem Vergleich mit dem Neubau des einspurigen Albula-Tunnels der Rhätischen Bahn beruht. Ausserdem ist bei ZBT light die Problematik der nördlichen Einfahrt in den Bahnhof Thalwil ungelöst. Ein Zeitgewinn von sechs Minuten zwischen Zürich und Zug liesse sich nicht realisieren und die Vorinvestition von 90 Millionen Franken für die bereits erstellte Abzweigung Nidelbad wäre verloren.

Die KEVU konnte in der Zwischenzeit erfreut vom Verhandlungserfolg des Regierungsrates in Sachen Brüttenertunnel und Zimmerberg-Basistunnel Kenntnis nehmen. Der Ständerat ist der Städteallianz «Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» gefolgt und hat beide Projekte in den Ausbauschnitt 2025 von FABI, das ist die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur, aufgenommen,

wobei die Projektierungsarbeiten – und das ist ein sehr erfreuliches Zeichen – bereits vorher finanziert werden sollen.

Die Minderheit der KEVU, bestehend aus der Deputation der Grünen, hält die Finanzierung des ZPT trotz dieser Entscheidung für noch nicht genügend gesichert. Sie möchte ZBT light beziehungsweise die Einzelinitiative Schneider im Sinne einer Ersatzvariante aufrechterhalten und beantragt deshalb Zustimmung. Im Hinblick auf den definitiven Entscheid des Bundesparlaments – jetzt ist ja der Nationalrat an der Arbeit – ist die Aufrechterhaltung von ZBT light als Ersatzvariante nach Auffassung der KEVU-Mehrheit hingegen kontraproduktiv. Sie würde die bisherigen Verhandlungserfolge des Regierungsrates torpedieren.

Die KEVU beantragt Ihnen deshalb, die Einzelinitiative abzulehnen. Ich kann Ihnen an dieser Stelle auch mitteilen, dass die SP-Fraktion, deren Sprecher bekanntlich krank ist, dem Antrag der KEVU zustimmt. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

I.

***Minderheitsantrag von Andreas Wolf und Robert Brunner:***

*I. Der Einzelinitiative «Standesinitiative für eine rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug» wird zugestimmt.*

*II. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Standesinitiative beim Bund einzureichen.*

*III. Mitteilung an den Regierungsrat und Peter Schneider, Oberrieden.*

*Andreas Wolf (Grüne, Dietikon):* Beim vorliegenden Geschäft geht es im Prinzip um eine einzige Frage: Wollen wir einen günstigen und rasch realisierbaren Ausbau der Zimmerberglinie vorantreiben oder möchten wir für einen Zeitgewinn von vier bis sechs Minuten das Doppelte bezahlen und für die Realisierung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag warten? Für uns Grüne ist die Antwort klar: Die Variante Zimmerberg light kann die heutigen Kapazitätsengpässe in gewünschter Masse beheben, ist etappierbar und deshalb rasch realisierbar und kostet nur die Hälfte des Zimmerberg-Basistunnels. Das gesparte Geld kann so für andere dringend benötigte Bahnprojekte



sinnvoller eingesetzt werden. Denn auch wenn der Ständerat in der Zwischenzeit den Kredit für den ersten Ausbauschritt FABI auf 6,4 Milliarden erhöht und damit den Planungskredit für den Zimmerberg-tunnel gesprochen hat, heisst das noch lange nicht, dass dieses Milliardenprojekt in den nächsten 20 Jahren realisiert wird. Die Light-Variante hingegen kann in Etappen realisiert werden, was die Wahrscheinlichkeit einer raschen Realisierung doch erheblich steigert. Auf den Zeitgewinn von vier bis sechs Minuten verzichten wir Grüne gern. Wichtig ist es uns, dass die Transportkapazität des ÖV gesteigert werden kann und dass der ÖV konkurrenzfähig bleibt – und nicht, dass wir immer schneller von A nach B kommen. Wir möchten den Umstieg auf den ÖV weiterhin aktiv fördern, jedoch ist uns das Fördern von möglichst kurzen Pendlerdistanzen ebenso wichtig. Hier muss in der Gesellschaft, aber auch bei den SBB ein Umdenken stattfinden, wenn wir unsere Umweltziele erreichen wollen.

Mit dem neuen Gotthard-Basistunnel wird sich die Fahrzeit nach Milano bereits stark verkürzen. Das Ziel der SBB ist leider noch immer, die Strecke Zürich–Mailand in zwei Stunden zu bewältigen. Deshalb gewichtet sie beim Variantenvergleich den geringen Fahrzeitgewinn so stark. Solange jedoch Italien im internationalen Schienenverkehr nicht kooperiert, ist dieses Ziel sowieso reine Träumerei. Auf vier bis sechs Minuten kommt es da dann wirklich auch nicht mehr drauf an. Und wie bereits erwähnt, muss man es sich gut überlegen, ob es umweltpolitisch Sinn macht, ein tägliches Pendeln von Mailand nach Zürich zu ermöglichen. Viel mehr Sinn macht es da für uns Grüne, die Anbindung von Thalwil und von über 100'000 Pendlern aus dieser Region zu gewährleisten. Mit dem Basistunnel wäre Thalwil vom Fernverkehr Richtung Innerschweiz weitgehend abgehängt. Reisende von der Innerschweiz Richtung Chur und umgekehrt müssten in Zukunft über Zürich fahren. Die Zimmerberg-light-Variante hingegen würde ein Umsteigen in Thalwil weiterhin ermöglichen, so den bereits stark belasteten Zürcher Hauptbahnhof entlasten und den Pendlern, welche über Thalwil reisen, mehr Verbindungen gewährleisten.

Leider haben die SBB bei ihrer Bewertung den Zimmerberg light von Anfang an als ungenügend abgestempelt und somit für diese Variante gar nicht erst eine Globalschätzung mit Infrastrukturstudie in Auftrag gegeben. Ganz anders beim Zimmerberg-Basistunnel: Dort wurde eine solche Studie erstellt und dann mit der fehlerhaften Grobschätzung für die Light-Variante verglichen. Ein solcher Vergleich von Birnen

mit Äpfeln kommt meistens nicht gut heraus. Schade ist aber vor allem, dass der Regierungsrat die auf diesem Vergleich beruhende Bewertung so unkritisch übernommen hat und gegen aussen vertritt. Falls der Planungskredit auf Bundesebene wirklich gesprochen würde, wäre ein fundierter und seriöser Variantenvergleich das Erste, was in Angriff genommen werden müsste. Das sehen in der Zwischenzeit sowohl der Stadtrat Zug wie auch der zuständige Regierungsrat von Zug so. Unser Regierungsrat hingegen beharrt weiterhin stur auf dem Basistunnel als einzige mögliche Variante. Die Schwächen der vorliegenden Einzelinitiative wurden in der KEVU ausgiebig diskutiert und könnten aufgrund bestehender Studien bei der Formulierung der Standesinitiative eliminiert werden, so etwa die etwas optimistische Kostenberechnung oder der Ausbau des Anschlusses bei Thalwil.

Zum Schluss lasse ich es mir nicht nehmen, noch an die gewohnten Sparparteien hier im Rat zu appellieren. Euch ist normalerweise kein Aufwand zu gross, um noch irgendwo ein meist kontraproduktives Sparpotenzial auszumachen. Jetzt hättet ihr für einmal die Gelegenheit, eine halbe Milliarde Franken zu sparen, ohne jeglichen Schaden anzurichten. Ich zähle auf eure Unterstützung. Besten Dank.

*Orlando Wyss (SVP, Dübendorf):* Die Einzelinitiative von Peter Schneider ist aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur», kurz FABI genannt, führt den Zimmerberg-Basistunnel zwischen Nidelbad und Litti im langfristigen «strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur», kurz «STEB» genannt, in der Dringlichkeitsstufe 1 auf. Der Kanton Zürich hat neben dem Zimmerberg-Basistunnel noch den Brüttenertunnel und den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen im FABI unterbringen können. Der Ständerat hat in der letzten Wintersession diesen Projekten zugestimmt. Würde der Kanton Zürich zum jetzigen Zeitpunkt mit einer Standesinitiative das Signal nach Bern schicken, dass wir nicht hinter dem Projekt «Zimmerberg-Basistunnel» stehen würden, wäre dies eine fatale Entscheidung. Im Hinblick auf die Verteilung von Bundesgeldern für die Verkehrsinfrastruktur warten andere Kantone nur darauf, einen Grund aufzuführen, damit der Kanton Zürich mit weniger finanziellen Mitteln berücksichtigt würde.

Weiter wurde der vom Initianten geforderte Ausbau der Stammstrecke Zürich–Zug wie auch der Zimmerberg-Basistunnel einer NIBA-Bewertung unterzogen. NIBA heisst «Nachhaltigkeitsindikatoren für

Bahninfrastruktur-Projekte». Die Bewertung des Bundes fiel für diesen Ausbau dieser Stammstrecke verheerend aus. Es wurde ein negatives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von minus 0,1 errechnet, dem für den Zimmerberg-Basistunnel ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von plus 1,4 gegenübersteht. Also lässt sich schon aus diesem Nutzen-Kosten-Verhältnis ableiten, dass der Zimmerberg-Basistunnel die bessere Variante ist. Auch weist die Zimmerberg-Basistunnel-Variante eine Fahrzeitverkürzung von sechs Minuten aus, wogegen mit dem Ausbau der bestehenden Stammstrecke keine Verkürzung der Fahrzeit zu erzielen ist. Weiter wurden beim Bau des Basistunnels Zürich-Thalwil für den Anschluss an den Zimmerberg-Basistunnel Investitionen in der Höhe von 90 Millionen Franken erbracht, welche bei der Nichtrealisierung des Zimmerbergtunnels verloren wären.

Das vom Initianten angeführte Argument, dass die Gemeinde Thalwil besser in das Streckennetz eingebunden wäre, verfährt nicht. Die Abzweigung Thalwil wäre nur mit sehr grossem Aufwand realisierbar, wobei abzusehen wäre, dass dieser Ausbau durch viele Einsprachen behindert würde. Die Gemeinde Thalwil selber lehnt das Projekt des Initianten ab. Daraus ersieht man, dass die Thalwiler keinen Nutzen daraus erkennen können. Auch die Kosten der Variante sind viel zu tief angesetzt und bei einer Umsetzung nicht einzuhalten. Das Argument der Sicherheit verfährt auch nicht, wurde doch in der Vergangenheit bewiesen, dass auch längere Tunnels sicher gebaut werden können und in dieser Hinsicht ein grosses Know-how besteht.

Also lehnen Sie diese Einzelinitiative ab und gefährden Sie nicht unsere dringend notwendigen Infrastrukturbauten im Kanton Zürich mit falschen Signalen nach Bern.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Vorneweg mal vier Vorbemerkungen: Als Erstes begrüssen wir grundsätzlich, dass Personen wie Herr Schneider aus Oberrieden die politische Debatte mit guten Ideen bereichern. Und ich kann bestätigen, dass wir in der KEVU eine anregende Diskussion hatten, natürlich auch zusammen mit den Spezialisten des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und der Volkswirtschaftsdirektion. Zweitens: Die FDP hat die Einzelinitiative an der Ratssitzung vom 5. März 2012 nicht vorläufig unterstützt. Die Vertiefung und auch die Berichterstattung des Regierungsrates erachten wir sicher als Bereicherung der Debatte, haben unsere Position diesbezüglich aber

nicht verändert. Drittens: Im Schieneninfrastrukturbereich gibt es einen Handlungsbedarf, ich glaube, da sind wir uns einig, vor allem im Kanton Zürich. Es gibt Schwerpunkte wie den Brüttenertunnel, zu dem ja eine Standesinitiative eingereicht worden ist, Stadelhofen – ein anderes Thema – und eben diesen Zimmerberg-Basistunnel 2. Und viertens: Bei Standesinitiativen – das ist ein wichtiges politisches Instrument eines Kantons, um sich sachspezifisch in Bundesbern Gehör zu verschaffen, aber es muss aus unserer Sicht zwingend sehr zurückhaltend eingesetzt werden.

Ja, es gibt Engpässe auf der Schienenstrecke Zürich-Innerschweiz und auch Richtung Süden, einerseits der Pendlerverkehr – davon wurde schon gesprochen –, sicher auch in Zukunft im Zusammenhang mit der NEAT (*Neue Eisenbahn-Alpentransversale*), mit der wesentlich kürzere Verbindungen ins Tessin und nach Norditalien möglich sein werden. Wir sehen das auch als Chance, dass vielleicht dann endlich einige Flugverbindungen von Zürich nach Lugano oder auch Milano zugunsten des Schienenverkehrs gestrichen werden können. Für die schrittweise Beseitigung dieser Engpässe ist in den letzten zehn Jahren bekanntlich schon einiges passiert und investiert worden: Der Zimmerberg-Basistunnel 1 ist realisiert worden, die vierte Teilergänzung der Zürcher S-Bahn wurde letztes Jahr lanciert. Und es war sicher kein Zufall, dass unser Volkswirtschaftsdirektor, Regierungsrat Ernst Stocker, und die Volkswirtschaftsdirektion und die Vertreter des öffentlichen Verkehrs zum Spatenstich der vierten Teilergänzung nach Littli bei Baar einluden. Denn genau dort an diesem Standort und in diesem ganzen Bereich entstehen wichtige Signalisations- und Stellwerksanlagen, um die ganze Situation zwischen Zürich und der Innerschweiz zu verbessern. Der nächste Schritt ist der Zimmerberg-Basistunnel 2. In Bundesbern hat dieser Priorität, wie wir wissen. Die umliegenden Kantone, die betroffenen Kantone unterstützen dies ebenso wie der Regierungsrat Zürich.

Die Variante von Herrn Schneider steht aus unserer Sicht ganz klar quer in der Landschaft, vor allem auch aus zeitlicher Sicht. Sie kommt irgendwie zehn, zwölf, fünfzehn Jahre zu spät. Das Projekt überzeugt aus unserer Sicht nicht, die Situation in Thalwil wird nicht entschärft. Es gibt keine Effekte in Richtung Süden, es wird sogar mit mehr Lärm gerechnet als mit der Zimmerberg-Basistunnel-Variante 2. Es würde ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis bestehen trotz angeblich geringeren absoluten Realisierungskosten und es sind schon,

wie vom Präsidenten der KEVU gesagt worden ist, 90 Millionen Franken vorinvestiert worden. Bei Standesinitiativen ist, wie schon gesagt, äusserte Zurückhaltung angezeigt. Wir müssen Signale nach Bern geben, aber es müssen Signale sein, die konzertiert auch mit den umliegenden betroffenen Kantonen sein müssen. Das ist hier sicher nicht der Fall, von dem her sind wir nur schon aus diesen Gründen gegen die Einzelinitiative. Die Argumente der Grünen Partei überzeugen uns hier auch nicht. Es ist etwas eine Zwängerei, dem hier jetzt doch noch im letzten Moment irgendwie zum Durchbruch zu verhelfen. Wir sind der Meinung, dass der Zug nach Zug, in die Innerschweiz, in den Süden bezüglich des Entscheids, welche Infrastruktur gebaut werden soll, bereits abgefahren ist. Fokussieren wir als Politiker nun auf die rasche Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels 2. Das ist der Beitrag, den wir leisten können, sodass wir diesen in den nächsten zehn Jahren erleben können und nicht am Sankt-Nimmerleins-Tag.

*Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen):* Nein, es muss nicht immer mit der grossen Kelle angerührt werden. Und Ja, es ist uns wichtig, kostengünstige Alternativen zu prüfen. Aber in diesem Fall macht es für uns keinen Sinn, noch einmal Unsicherheiten in ein schon seit Jahrzehnten aufgelegtes Projekt zu bringen. Die in der Einzelinitiative vorgeschlagene Variante wurde schon früher vom Bund und den SBB geprüft. Neben der bei diesen Prüfungen gefundenen technischen Unsicherheit und Nachteilen und finanziellen Unsicherheiten geht es aber auch darum, dass der Kanton Zürich gegenüber dem Bund mit klarer Sprache spricht und nicht heute «Hü» und morgen «Hott» sagt. Der Zimmerberg-Basistunnel 2 steht nun in Bern auf der höchsten Prioritätsstufe – auch auf Drängen des Kantons Zürich. Wie sieht es dann aus, wenn Zürich nochmals eine Alternativ-Variante geprüft haben will? Und, Andreas Wolf, auch wir wollen kein tägliches Pendeln zwischen Mailand und Zürich ermöglichen, aber wir wollen die täglichen sechs Flüge pro Richtung zwischen Zürich und Mailand auf die Bahn verlagern und dafür ist eine leistungsstarke, schnelle Nord-Süd-Route durch die Alpen wichtig.

*Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil):* Eines ist klar: Die Notwendigkeit für den Ausbau zwischen Zug und Thalwil ist unbestritten, das ist sehr positiv. Und so können wir mindestens, wenn es um das Gesamt-

anliegen geht, geschlossen gegenüber Bern auftreten. Die Strecke über den Berg mit der Light-Variante bringt aber das Projekt zwischen Zug und Zürich noch lange nicht über den Berg. Die Kosten sind mit bestem Willen, auch wenn das immer wieder erzählt wird, nicht wirklich ausgewiesen in der Zimmerberg-Variante 1 und wir müssen davon ausgehen, dass er eher teurer kommt als die Basis-Variante. Und es macht nun wirklich keinen Sinn und ist kontraproduktiv, wenn wir Nebelpetarden von Zürich aus nach Bern starten, denn in Bern ist manches nicht bekannt. Man weiss nämlich auch heute kaum, dass in Zürich immer noch alles über den Berg muss nach Zug. Und vielleicht noch – ich will nicht alles wiederholen, was schon gesagt worden ist: Wir bauen für viel Geld einen teuren Gotthard-Basistunnel, einen Ceneri-Tunnel. Wir investieren sehr viel. Und ich muss sagen: Es mutet mich schon etwas seltsam an, wenn man sagt, man wolle den Pendlerverkehr zwischen Zürich und Mailand nicht noch fördern. Es geht doch nicht um den Pendlerverkehr! Aber es geht darum, dass wir endlich, wie es Barbara Schaffner schon gesagt hat, konkurrenzfähig werden gegenüber dem Flugverkehr. Und wenn dann die paar Pendler, die es tatsächlich vielleicht gibt, auf den Zug, auf die Schiene umsteigen, dann ist das doch erst recht sehr wichtig. Und noch etwas zur Verkürzung der Fahrzeit: Wahrhaftig, sechs, sieben Minuten sind keine grosse Verkürzung. Aber es ist willkommen und wir nehmen es gerne.

Also für uns ist ganz klar: Wir werden nur für den Zimmerberg-Basistunnel eintreten.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Die CVP wird diese Einzelinitiative nicht definitiv unterstützen. Die Darlegungen der Regierung und des Kommissionspräsidenten sind für uns auch ausreichend und plausibel. Entscheidend ist der Punkt, dass diese Einzelinitiative der vorliegenden Planung des Bundes widerspricht. Die Chancen sind gut, dass auch der Nationalrat in diesem Sinn folgen wird. Der Zeithorizont ist allerdings etwas weit, es wird nämlich Ende der Zwanzigerjahre. Ich möchte einmal mehr den Vorbehalt gegen Standesinitiativen in solchen Belangen anmelden. Die Planung des Bundes liegt ja jetzt vor, das heisst die Interessen der Regionen sind austariert worden. Da ist ein Vorstoss aus Zürich nutzlos, wenn nicht gar kontraproduktiv. Wie gesagt, wir werden die Einzelinitiative ablehnen.

*Cornelia Keller (BDP, Gossau):* Die Zunahme um jährlich rund 8 Prozent der Fahrgäste zeigt die Wichtigkeit der Strecke Zürich–Thalwil–Zug auf. Die Light-Variante, wie sie uns heute vorliegt, verspricht eine rasche Behebung der Engpässe. Wie rasch eine rasche Behebung sein würde, ist aber zum heutigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen, denn die Projektierungen und Planungen müssten erst noch in Angriff genommen werden. Zudem kann es nicht sein, dass wir uns mit grossen Schritten rückwärts bewegen und die bereits geplante Zimmerberg-Basistunnel, zweite Etappe, links liegen lassen würden. Diese Etappe ist ja auch Bestandteil der von den Stimmbürgern abegesegneten NEAT-Linien. Mit der uns vorliegenden Einzelinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative würden wir die Wichtigkeit und Dringlichkeit des Zimmerberg-Basistunnels im nächsten Schritt schwächen. Was gibt denn dies für ein Bild vom Kanton Zürich in Bern, wenn wir mit einer veränderten und, wie es scheint, auch nicht so kostengünstigen Variante Staat machen wollen? Der Eindruck, der entsteht, wäre der, dass die Zürcher nicht wissen, was sie wollen. Verzögerungen auf der ganzen Linie sind dann Tatsache. Und es ist sogar zu vermuten, dass die Dringlichkeitsstufe, die der Zimmerbergtunnel heute hat, sich auf Bundesebene negativ verändern würde. Die BDP lehnt, wie schon die Überweisung im März 2012, auch heute die Einzelinitiative ab.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Die Argumente des Regierungsrates, die Meinung der KEVU sowie der bereits rollende Prozess für den Zimmerbergtunnel können uns davon überzeugen, die Einzelinitiative nun abzulehnen. Der Zimmerbergtunnel wurde bereits durch eine Volksabstimmung bestätigt. Es macht Sinn, dass der Bund und die SBB sich an einer Gesamtplanung wie dem strategischen Entwicklungsprogramm orientieren und somit auch aufgrund einer Nutzen-Kosten-Verhältnis-Berechnung die wirtschaftlich und nachhaltig sinnvollsten Streckenführungen realisiert werden. Dass wir noch etwas Geduld üben müssen, bis der Zimmerbergtunnel realisiert wird, ist sehr wahrscheinlich. Es ist aber auch sehr wahrscheinlich bei einer Zimmerberg-light-Variante, dass wir uns auch etwas in Geduld üben müssen. Wir wissen alle, dass die NEAT ein gewaltiges Loch in die Bundeskasse frisst und weitere dringende Projekte anstehen. Allein für den laufenden Betrieb und Substanzerhalt der SBB-Infrastruktur fehlt heute gemäss Netz-Audit der SBB und einer Zweitmeinung des

Bundesamtes für Verkehr ein jährlicher Betrag in dreistelliger Millionenhöhe. Bundesbern muss sich sehr überlegen, wie es den FinöV-Fonds (*Fonds für den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs*) äufnen will, sodass nebst dem Unterhalt auch die geplanten Ausbauten getätigt werden können.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Einfach zwei Ergänzungen zum Thema: Es stimmt einfach nicht, dass der Zimmerberg in erster Priorität auf der Liste steht, das ist einfach Unsinn, das ist absoluter Unsinn. Wir können froh sein im Kanton Zürich, wenn wir die Einweihung des Brüttenertunnels vor dem Jahr 2030 erleben. Und dann werden Sie den Zimmerberg in dieser Version vielleicht 2040 erleben, oder? Toll, dafür doppelt so teuer. Und wenn irgendjemand glaubt, dass ein Zeitgewinn von vier bis sechs Minuten mit einem Tunnel, der irgendwann 2040 eröffnet wird, dass das eine Relevanz hat auf den Flughafen, dann muss ich schon sagen, sind das sehr, sehr seltsame Argumente. Der Zimmerberg wurde ja schon vor 30 Jahren bewilligt, wir haben schon mal darüber abgestimmt. Das geht noch einmal 30 Jahre, bis das auf der Prioritätsliste vorne ist. Also, wenn man merkt, dass man auf einem toten Pferd sitzt, dann sollte man auf ein neues steigen, und das ist der Zimmerberg light. Danke.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Sie wissen es so gut wie ich: Standesinitiativen sind nicht gerade die spitzesten Instrumente, die wir haben in diesem Kanton. Und in der heutigen Ausgangslage, muss ich sagen, ist es mehr als stumpf. Darum habe ich wenig, eigentlich gar kein Verständnis für die Forderung nach einer Standesinitiative in dieser Sache. Der Zimmerbergtunnel und der Brüttenertunnel waren die Klammer, um die Bahnallianz zu bilden unter der Führung Zürichs mit 15 Kantonen aus der Zentral- und der Ostschweiz. Und nur so ist es uns gelungen, im FABI die Planungskredite für diese wichtigen Vorhaben und auch die Ausführung zu verankern. Es geht lange, ich gebe es zu, aber schneller ist nicht möglich, die Planung braucht etwa zehn Jahre. Aber wichtig ist, dass wir diese Planungskredite haben. Ich muss Ihnen einfach sagen, Andreas Wolf: Dass Sie jetzt mit einer Studie kommen, basierend auf Luzern, und sagen, das alles koste die Hälfte und das Problem «Thalwil» werde auch noch gelöst – das stimmt einfach nicht! Denn erstens hat die Luzerner Studie andere Interessen. Das wissen Sie so gut wie ich auch, wir müssen nicht aus-



führen, welche. Und den Bahnhof Thalwil beinhaltet dieses Projekt nicht. Ich muss Ihnen einfach sagen: Wir können in diesem Wirtschaftsraum der Schweiz schon Pflasterlipolitik machen, aber diese grossen Operationen in der Mobilität, die wir haben und täglich durchführen, können wir nicht mit Heftpflastern lösen. Darum bin ich klar der Meinung und auch überzeugt davon, dass der Rat nicht ein Signal nach Bern senden will, an dem die einen Freude haben und das die andern nicht verstehen. Aber eines ist sicher: Dem Kanton Zürich und der Zürcher Bevölkerung nützt diese Standesinitiative rein nichts. Ich bitte Sie deshalb, diese Standesinitiative nicht zu unterstützen. Besten Dank.

### *Abstimmung*

**Der Minderheitsantrag von Andreas Wolf wird dem Antrag der Kommission gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 142: 22 Stimmen (bei 1 Enthaltung), dem Kommissionsantrag zuzustimmen und damit die Einzelinitiative 279/2011 abzulehnen.**

### *II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

### **4. Tram nach Zürich-Affoltern zum Katzensee und nach Regensdorf**

Postulat von Silvia Seiz (SP, Zürich) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 6. Juli 2009

KR-Nr. 232/2009, RRB-Nr. 1683/28. Oktober 2009 (Stellungnahme)

Dieses Geschäft ist abgesetzt.

## **5. Tote Bahnhöfe im Rafzerfeld – Gerechtigkeit im ZVV**

Postulat von Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Peter Reinhard (EVP, Kloten) und Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden) vom 31. August 2009

KR-Nr. 270/2009, RRB-Nr. 1929/2. Dezember 2009 (Stellungnahme)

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass zwischen Bülach und Schaffhausen mindestens eine Bahnstation auf Zürcher Boden bedient bleibt.

Begründung:

Innerhalb der letzten Jahre wurden im Rafzerfeld sämtliche bedienten Bahnstationen in Selbstbedienungsbahnhöfe umgewandelt. Die Schliessung des Schalters am letzten bedienten Bahnhof in Rafz ist für den 31. Dezember 2009 vorgesehen.

Die Bevölkerung im Einzugsgebiet der acht Bahnstationen zwischen Bülach und Schaffhausen wird dadurch der Gelegenheit beraubt, z.B. ihr Gepäck in Wohnnähe aufzugeben, Billette und Abonnemente bei Fachpersonen zu kaufen und sich beraten zu lassen. Sie wird gezwungen, für derartige Angelegenheiten mittels Privatverkehr nicht nur zum nächsten Bahnhof, sondern gleich nach Bülach oder Schaffhausen zu reisen. Bereits das selten ohne direkte Beratung mögliche Lösen von Kollektivbilletten oder von Halbtaxabonnements bedingt eine Reise nach Bülach oder Schaffhausen. Dies entspricht nicht dem Service public, für den gerade die SBB sich starkmachen. In Rafz und Eglisau trug der bisherige Service public massgeblich zur Entwicklung der Gemeinden bei (zahlreiche neue Wohnhäuser in unmittelbarer Bahnhofsnähe). Im Einzugsgebiet des Bahnhofes Rafz wohnen 21 000 Personen, 1400 Bahnkunden benützen den Bahnhof pro Arbeitstag, und 2500 Personen haben innerhalb von zwei Monaten eine Petition der Rafzer Parteien gegen die Schliessung des Bahnschalters unterzeichnet.

Im Vertrag zwischen ZVV und SBB über die Verkaufsleistungen und Verkaufsorganisation der SBB konnte der ZVV erreichen, dass in seinem Vertriebsnetz bestimmte SBB-Schalter verbindlich bedient bleiben müssen, darunter auch kleine Bahnstationen mit wenig Umsatz (Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 331/2008). Der Betrieb einiger «für die SBB unrentablen Schalter» ist somit Teil der Gesamtleistung,

für welche die SBB vom ZVV mit Steuergeldern entschädigt wird. Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler im Zürcher Unterland finanzieren demnach den Betrieb unrentabler Schalter andernorts mit, während ihnen nördlich von Bülach kein einziger bedienter Schalter erhalten bleibt.

Gerecht wäre, wenn wenigstens eine für die Bevölkerung aus allen Gemeinden und die Pendler der Nachbarregionen gut erreichbare Bahnstation im Rafzerfeld oder Eglisau bedient bleiben müsste. Es liegt am ZVV, die Zielvereinbarung mit den SBB entsprechend anzupassen.

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

Der Regierungsrat hatte in den letzten Jahren verschiedentlich Anfragen rund um die Schliessung von Verkaufsstellen auf Bahnhöfen beantwortet (KR-Nr. 355/2002 betreffend Bahnhöfe ohne SBB-Personal, KR-Nr. 2/2006 betreffend Schliessung von Bahnhöfen und KR-Nr. 331/2008 betreffend Ungleichbehandlung von Bahnhöfen durch den ZVV). Da sich an diesen Beurteilungen nichts Wesentliches geändert hat, kann darauf verwiesen werden. Von Bedeutung sind vor allem die in den letzten Jahren stark veränderten Kundenbedürfnisse. Immer mehr Kundinnen und Kunden erwarten, dass sie Dienstleistungen wie Verkauf, Fahrplanauskunft und Beratung rund um die Uhr und unter Einsatz moderner Technologien in Anspruch nehmen können. Gleichzeitig erwarten sie ein hohes Niveau bei der Beratung. Gestützt auf diese Erkenntnisse hat der ZVV zusammen mit den marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU) ein Vertriebskonzept erarbeitet, das 2002 von der Direktorenkonferenz (ZVV und MVU) verabschiedet wurde und breit abgestützt ist. Es beruht im Wesentlichen auf einer Mehrkanalstrategie, bei der die Vorteile der einzelnen Vertriebskanäle gezielt genutzt und ausgebaut werden. Die drei wichtigsten Vertriebskanäle sind der Distanzverkauf, die Ticketautomaten und die bedienten Verkaufsstellen. Ziel des Vertriebskonzeptes ist es, im ganzen Kanton eine bestmögliche Versorgung mit Beratungs-, Verkaufs- und Informationsdienstleistungen sicherzustellen.

Der Distanzverkauf zeichnet sich durch die zeitlich weitgehend unabhängigen Billett- oder Abonnementsverkäufe via Brief, Callcenter

(Telefon und E-Mail), Internet (Webshop) und teilweise Mobiltelefon aus. Diese Leistungen werden insbesondere bei Callcentern wie ZVV-Contact durch eine qualitativ hochstehende Mobilitätsberatung ergänzt. ZVV-Contact ist täglich bis in die Abendstunden erreichbar (einschliesslich Sonn- und Feiertage). Der Vertriebskanal über die Ticketautomaten wird durch die Entwicklung moderner Selbstbedienungsautomaten mit breitem Ticketsortiment und verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten (Bargeld, Kreditkarten usw.) spürbar aufgewertet. Die bedienten Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen sind als dritter Kanal in diesem umfassenden Konzept des ZVV eingebettet. Der ZVV hat ihnen bei der Verabschiedung des Konzeptes grosse Bedeutung zugemessen. Gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, TG, SR 742.40) legen zwar die SBB abschliessend fest, wie ihre Stationen bedient werden und ob sie mit Personal besetzt werden. Die Kantone sind vorher lediglich anzuhören. Im Rahmen der Zielvereinbarung mit den SBB hat der ZVV aber diesbezüglich wesentliche vertragliche Zusicherungen der SBB erreicht. Diese Zusicherungen gehen weit über das blosse Anhörungsrecht hinaus, das der Gesetzgeber den Kantonen grundsätzlich zugesteht. Neben qualitativen Gesichtspunkten konnte vor allem eine umfassende Regelung im Umgang mit bedienten und unbedienten Bahnhöfen im ZVV aufbauend auf drei Netzen (Netze A, B und C) festgelegt werden.

Die Verkaufsstellen des Netzes A sind verbindlich als bedient festgelegt. Die SBB können Änderungen der Bedienungsart oder der Öffnungszeiten nur im Einvernehmen mit dem ZVV vornehmen. Beim Netz B ist ebenfalls eine Bedienung vorgesehen. Änderungen der Bedienungsart können nur im Einvernehmen mit dem ZVV vorgenommen werden, doch können die SBB Änderungen der Öffnungszeiten der SBB-Geschäftsstellen nach Absprache mit dem ZVV und nach Marktanforderungen selbst festlegen. Bei den übrigen SBB-Haltestellen oder SBB-Verkaufspunkten (Netz C) entscheiden die SBB autonom über das weitere Vorgehen. Die Gemeinden sind vorgängig anzuhören und der ZVV ist darüber zu informieren.

Die Autonomie der SBB im Bereich des Netzes C entspricht der gesetzlichen Regelung im Transportgesetz. Das Netz C umfasst Verkaufsstellen, welche die SBB wegen der zu geringen Nachfrage als bediente Verkaufsstellen nicht wirtschaftlich betreiben können. Da die SBB seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft vom Bund

den Auftrag haben, ihre Geschäftstätigkeit vermehrt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszurichten, müssen sie bei unrentablen Verkaufsstellen nach Lösungen im Einzelfall suchen. Im Idealfall kann dies gemäss dem Stufenkonzept der SBB in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Dritten zu massgeschneiderten anderweitigen Nutzungen führen (vgl. dazu ausführlich: KR-Nr. 331/2008).

Ausschlaggebend für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind die Umsatzzahlen, die sich massgeblich aus den Frequenzen der Bahnkundinnen und -kunden ergeben. Bei der Verkaufsstelle Rafz sind diese Umsatzzahlen, welche die SBB aus dem Verkauf von Fahrausweisen, aus dem Geschäft mit dem Reisebüro und aus weiteren Nebengeschäften erzielen, zu tief. Auch das Potenzial für Kooperationen wurde aufgrund breiter Abklärungen unter Einbezug und Mitwirkung der Gemeinde und möglicher interessierter Drittpartner als ungenügend eingestuft. Selbst die Anfrage bei einem netzweit tätigen Drittanbieter mit eigenem Kerngeschäft im Lebensmittelbereich und Erfahrung im Ticketverkauf verlief ergebnislos, da dieser das Marktpotenzial als zu gering beurteilte. Die SBB und der ZVV haben Anfang 2009 die Situation der Verkaufsstellen im Zürcher Unterland erneut untersucht. Die Ergebnisse zeigten jedoch weiterhin zu tiefe Umsatzzahlen für die Aufrechterhaltung und den wirtschaftlichen Betrieb einer bedienten Verkaufsstelle und weiterhin kein ausreichendes Potenzial für Kooperationsmodelle. Die Gemeinde war angesichts dieser Umstände nicht bereit, eine Defizitgarantie zu übernehmen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist daher die Aufrechterhaltung der Haltestelle Rafz als bediente Verkaufsstelle nicht angezeigt.

Die Schliessung einer bedienten Verkaufsstelle ist indessen nicht gleichbedeutend mit der Schliessung eines Bahnhofs. Die Funktion des Bahnhofs als Haltestelle und als wichtiger Knotenpunkt in einer Gemeinde bleibt weiterhin erhalten. Nachteile für die Benutzerinnen und Benutzer einer Haltestelle, die eine Schliessung von einzelnen, nicht kostendeckenden Verkaufsstellen nach sich ziehen könnte, werden zudem durch den spürbaren, auf die neuen Kundenbedürfnisse ausgerichteten Ausbau der anderen Vertriebs- und Beratungskanäle des ZVV aufgefangen. Durch die Schliessung der bedienten Verkaufsstellen im Rafzerfeld werden daher die Möglichkeiten des Billetterwerbs für die Bewohnerinnen und Bewohner des Rafzerfelds nicht entfallen. Gruppenbillette, Halbtaxabonnemente und andere Fahrausweise können dank ZVV-Contact mit ausführlicher, individu-

eller telefonischer Beratung direkt via Telefon oder auf dem Korrespondenzweg von zu Hause aus bestellt werden. Selbst wenn eine Kundin oder ein Kunde trotzdem eine direkte Auskunft am Schalter wünschte, wäre der Zeitaufwand für eine Reise nach Bülach oder Schaffhausen meist nur unwesentlich grösser und der Weg dahin nicht umständlicher als zu einem anderen Bahnhof in der Region. Dank der stetig wachsenden Anzahl von Bussen und S-Bahn-Wagen mit niederflurigem Einstieg und den immer weiter verbreiteten Rollkoffern wird auch das Mitführen von Gepäck erheblich erleichtert. Das gilt auch für die Gepäckaufgabe an einer anderen Station als Rafz, zumal das Gepäck vorgängig ohnehin zumindest bis zum Bahnhof gebracht werden muss. Ein Aufrechterhalten eines bedienten Schalters vorwiegend zur Gepäckaufgabe wäre wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

Die Schliessung der bedienten Verkaufsstellen dürfte sich auch nicht negativ auf die Siedlungsentwicklung in Rafz und Eglisau auswirken. Die Entwicklung in jüngster Vergangenheit ist nicht auf das Vorhandensein einer bedienten Verkaufsstelle der SBB zurückzuführen, sondern in erster Linie auf die gute Anbindung mit der S-Bahn und den dichten Taktfahrplan. Dieses Angebot bleibt auch nach Schliessung der bedienten Verkaufsstellen weiter bestehen und wird verbessert.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 270/2009 nicht zu überweisen.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Die Absicht des Postulates ist es, dass zwischen Neuhausen und Bülach mindestens ein Bahnschalter für die Bahnbenützer wiedereröffnet wird, respektive es war die Absicht, dass einer nicht geschlossen wird. Unterdessen sind eben beide geschlossen. Geeignet wären Rafz und Eglisau. Es gibt verschiedene Services an bedienten Bahnschaltern, die weder am modernen Ticketautomaten der SBB noch via E-Mail oder Telefon erledigt werden können. Dies haben die Beamten nicht in die Antwort auf das Postulat hineingeschrieben. Es sind dies Kollektivbillette immer dann – oder faktisch immer –, wenn einige der Gruppenmitglieder Halbtax haben, wenn verschiedene Reisetage abgedeckt werden müssen, wenn ein Teil davon ein RailAway-Angebot sein soll oder ein Gruppenmitglied für einen einzelnen Streckenabschnitt bereits ein ZVV-Abo besitzt, und so weiter. Das geht nicht ohne Schalter: internationale Reisen, Gepäcktransport, Abonnemente wie zum Beispiel Familienkar-

ten, die neuen Halbtaxabonnements, Generalabonnements und Spezialangebote, aber auch die ZVV-Mehrfahrtenkarten, wenn man vier verschiedene aufs Mal lösen will, wie ich das auch schon musste, das geht wirklich fast nur am Schalter. Nach zwei Jahren Erfahrung kann ich Ihnen sagen, wie die Menschen aus Gebieten ohne Bahnschalter heute diese Probleme lösen. Die Pendler unter uns stellen sich am Hauptbahnhof in die Warteschlange, warten 30 Minuten und schenken damit einen Umsatz, den unsere Bahnstationen früher hatten, dem Hauptbahnhof. Oder wir fahren mit dem Auto nach Bülach – mit dem Auto – und lösen unser Abo dort. Zudem gibt es Menschen, nicht nur ältere, die lieber mit Menschen anstatt mit Automaten kommunizieren. Der Wegfall von Bahnschaltern hält sie vom Bahnfahren ab. Manchmal ist ein Bahnschalter also tatsächlich nötig und in jedem Fall ist er eine Verbesserung des Service public.

Es ist deshalb lobenswert, dass der ZVV in der Leistungsvereinbarung mit den Bahnbetrieben die unbedingt bedient bleibenden Bahnschalter festgelegt hat. Hätte ein Bahnschalter keinen Nutzen, würde der ZVV dafür wohl kaum auch einen Beitrag an die SBB entrichten. Dank dieser Leistungsvereinbarung ZVV–SBB bleiben im Kanton zahlreiche betriebswirtschaftlich unrentable Bahnschalter bedient, finanziert auch mit Steuern von Bürgern aus Gemeinden, die keinen Bahnschalter mehr haben. Es sind nicht nur grosse Bahnhöfe, sondern auch Stationen wie Bassersdorf, Bauma oder Turbenthal – eine von beiden muss offen bleiben –, Ossingen, Bubikon, Bonstetten, Nänikon, Winterthur-Seen, Rümlang, Kilchberg, Zürich, Tiefenbrunnen. Wieso bleiben im Tösstal die Schalter offen? Zwischen Neuhausen und Eglisau müssen wir nach Bülach fahren. Rechnen Sie die Bevölkerung aus dem Flaachtal, aus Rüdlingen und Buchberg, aus dem schaffhausischen und deutschen Klettgau hinzu, alle Orte, aus denen Menschen jeden Morgen auf Rafzerfelder Bahnhöfe fahren, kommen Sie auf weit über 20'000 Personen, die von einem Schalter Rafz oder Eglisau profitieren werden. Es gibt neue Möglichkeiten, in Hüntwangen-Wil zum Beispiel. Direkt neben dem Bahnhof hat ein Einkaufszentrum geöffnet, prüfen wir wenigstens die Kooperationen!

Entweder der ZVV subventioniert unrentable Schalter der SBB überhaupt nicht mehr und die SBB sind kantonsweit in ihrer Entscheidung frei, so wie es das Transportgesetz des Bundes vorsieht, oder dann schaut der ZVV bei seiner Subventionierung bitte auch auf eine ver-

nünftige regionale Verteilung, welche der gesamten Bevölkerung entgegenkommt und nicht die einen für die anderen zahlen lässt.

Noch etwas zum Schluss: In den Ausführungen der Regierung zur Abschreibung des Postulates schreibt sie, dass die Anbindung der Region Eglisau bis Rafz an den Taktfahrplan der SBB verbessert würde. Das ist arg geschönt. Tatsache ist, dass zurzeit Zusatzzüge auf Kosten der Gemeinden betrieben werden müssen, weil die Anbindung der Region seitens ZVV im Dezember 2012 schlechter wurde. Die Anbindung wurde nicht verbessert. Sie scheinen eine Region systematisch zu vernachlässigen und Sie merken das nicht, weil Ihnen Ihre Beamten nur die halbe Wahrheit in die Postulatsantwort schreiben. Schauen Sie der Realität ins Auge, sorgen Sie für einen geöffneten Bahnschalter, wenn der Kantonsrat das Postulat überweist, was die SVP tun wird und hier im Saal auch empfiehlt.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Wenn aus der SVP dem Service public das Wort geredet wird und insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs, dann fällt es uns natürlich besonders leicht, einem Vorstoss zuzustimmen, auch wenn er ein bisschen mit dem – wie soll ich sagen –, vielleicht nicht mit dem Kirchturm, aber mit der Bahnhofsvorstandskelle gewinkt hat. Ich war kürzlich am Bahnhof Wallisellen an einem der Schalter, die Kollega Matthias Hauser erwähnt hat, die immer noch geöffnet sind, die weiterhin geöffnet bleiben und die uns grosse Dienste leisten. Ich habe 20 Minuten gewartet, extra. Ich hätte eigentlich wieder weglaufen wollen, aber ich habe gedacht: Jetzt bereite ich mich auf die Ratsdebatte vor und schaue mal, was die Leute vor mir eigentlich an diesem Bahnschalter alles machen. Und da wird die ganze Bandbreite des Service public in dieser Warteschlange abgehandelt: von der Beratung bis fast zur Lebensberatung, wenn es um Geldtransfer in die Heimatländer geht. Es geht um Beratung im Bereich der Mobilität, es geht um Geldwechsel, es geht um Ferien und so weiter, das ganze bunte Leben halt. Und dass die SVP dieses bunte Leben auch in den Gemeinden oder den Bahnhöfen des Rafzerfeldes hätte pulsieren lassen wollen, das ist doch sehr sympathisch.

Wenn wir den Bereich «Rafzerfeld» anschauen, dann geht es aber nicht nur um die Heimat von Kantonsratskollege Matthias Hauser, es geht hier um eine grenzüberschreitende Problematik, und hier wird es hochpolitisch. An dieser Bahnlinie liegt nicht nur Rafz, dessen Bahnschalter wir leider nicht retten konnten, an dieser Bahnlinie liegen



auch zwei deutsche Stationen. Und wenn ich zur Kenntnis nehme, wie die Anliegen dieser deutschen Nachbargemeinden des Kantons Zürich in den letzten Jahren unter die Räder gekommen sind, dann stimmt mich das sehr nachdenklich. Es wurden nicht nur die Zusatzzüge gestrichen, die die Gemeinden nicht finanzieren wollten. Es wurde eine Bahnstation gestrichen und die Gemeindebehörden haben aus der Zeitung davon erfahren. Man macht sich grosse Sorgen, ob die Schüler aus den Nachbargemeinden in Deutschland überhaupt noch ihre regionale Schule in Singen erreichen können nach dem Fahrplanwechsel in zwei oder drei Jahren. Das sind die Themen, die dort sehr stark diskutiert werden, und man fühlt sich dort sowohl von der eigenen Regierung in Stuttgart als auch von der Zürcher Regierung sehr vernachlässigt. Hier geht es natürlich nicht darum, dass wir deutsche Gemeinden subventionieren, aber hier geht es darum, im ZVV-Gebiet die Führung zu übernehmen und dafür zu sorgen, dass solche im grossen Zusammenhang sehr ärgerliche Probleme nicht unsere bilateralen Verhältnisse mit Baden-Württemberg belasten. Das wollte ich einflechten in die Diskussion dieses Vorstosses.

In Rafz läuft derzeit ein Versuchsbetrieb mit einem bedienten Automaten. Wenn Sie dort auf eine Taste drücken, werden Sie via Skype mit Brig verbunden und erhalten eine Beratung über Ihr Fahrplan-Anliegen. Es nimmt mich dann wunder, wie die Rafzler mit diesem Buzzer zurande kommen, jedenfalls erhalte ich da widersprüchliche Meldungen aus dem Gebiet nördlich des Rheins.

Noch etwas Letztes: Wir werden im Jahr 2013 die ZVV-Strategie für die Jahre 2017 bis 2020 in den Rat bekommen und in der KEVU behandeln. Wir haben auch erfreut festgestellt, dass mit der Leistungsvereinbarung dieses ABC-System bei der Bahnhofsbedienung verankert wurde. Was uns etwas fehlt, ist die Transparenz darüber. Und es wäre sicher nützlich, wenn man diese Leistungsvereinbarung auch in der Strategie erwähnen könnte. Das gilt ja dann auch wieder beim Thema «Toiletten und Warteräume und andere Aspekte des Service public an einem lebendigen oder eben halbtoten Bahnhof».

Die SP wird aus Sympathie zum Service-public-Gedanken diesen Vorstoss unterstützen.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Wir müssen nicht um den heissen Brei herumreden, es ist tatsächlich so, dass die Argumentation der Regie-

rung natürlich etwas für sich hat. Das ist ein strukturschwaches Gebiet. Es hat nicht die genügenden Frequenzen, um all das zu machen. Das war übrigens auch bei der Haltestelle «Niederglatt» so, da haben wir auch aus anderen Gründen zugestimmt. Es gibt neben dem Zahlenmaterial, neben den Frequenzen und den Umsätzen eben auch politische Argumente und die politischen Argumente können manchmal eben vorangestellt werden, weil wir als Politiker das eben so finden. Dann muss auch die Regierung ihr Zahlenmaterial halt für einmal in den Hintergrund stellen und der ZVV muss wissen, dass er auch eine gesellschaftliche Funktion auszuüben hat. Also die Argumentation der Regierung ist grundsätzlich nachvollziehbar, aber die Bevölkerungsstruktur, die persönlichen Kontakte – es wurde von Ruedi Lais bereits gesagt – sind eben auch wichtig und politisch zu gewichten. Eine ganze Region wie das Rafzerfeld darf nicht einfach ohne diese politische Gewichtung an den Rand gedrückt werden, nicht mehr in den Service public miteinbezogen sein. Das wollen wir nicht von der EVP aus. Wir gehen davon aus, dass wir dem Postulat zustimmen, weil wir der Meinung sind, dass die Bevölkerung im ganzen Kreis der Fragen, die sich um den öffentlichen Verkehr ergeben, nicht einfach mündig ist, indem sie alles auswendig weiss und Schalter bedienen kann. Sondern sie muss manchmal einfach nachfragen. Und wenn sie das nicht kann, dann wird sie den öffentlichen Verkehr eben auch nicht benützen. Ich habe das auch manchmal so: Wenn ich vor einem Automaten stehe, habe ich auch schon überlegt, was ich jetzt genau machen muss. Ich habe geübt und gemacht, bis ich es dann endlich konnte. Ich habe gedacht: Wäre ich jetzt 80, dann würde ich sagen: «Ihr könnt mich mal», ich nehme ein Taxi oder sonst was, wenn ich es mir leisten kann. Das wollen wir nicht. Wir wollen, dass alle mit dem ÖV reisen können, und werden daher dieses Postulat auch im besonderen Umfeld der zahlenmässigen Gegenargumente unterstützen.

*Benno Scherrer Moser (GLP, Uster):* Es zeichnet sich ab, dass eine breite Allianz von Lokalpatrioten sich also für diese Haltestelle in Rafz als bediente Haltestelle einsetzt. Die dortige Bevölkerung möchte ihr Gepäck aufgeben, Billette kaufen, Abonnemente besorgen und das bei Fachpersonen machen und sich beraten lassen. Die Postulanten sagen – Kollege Matthias Hauser sagt –, dass man sonst gezwungen wäre, für derartige Angelegenheiten mit dem PW nach Bülach

oder Schaffhausen zu reisen. Ich verstehe nicht, weshalb ein ÖV-Benutzer mit dem PW nach Bülach fahren muss, wenn alle halbe Stunden ein Zug nach Bülach fährt. Sie argumentieren mit dem Service public und damit, dass im Vertriebsnetz des ZVV bestimmte SBB-Schalter bedient bleiben müssen, darunter auch unrentable, als Teil einer Gesamtleistung, für welche die SBB und der ZVV mit Steuergeldern entschädigt werden. Es braucht Schalter, aber es braucht nicht alle Schalter.

2500 Personen hätten diese Petition der Rafzer Parteien gegen die Schliessung des Bahnschalters unterstützt. Erlauben Sie mir diese Bemerkung: Wenn alle 2500 Unterzeichner dieser Petition ihre Billette und Abonnemente in Rafz gekauft hätten, also auch das Halbtax nicht bequem per Internet verlängert hätten zum Beispiel, dann hätte es wohl sogar genügend Umsatz gehabt für diese Station. Und wer in Zürich wohnt, Kollege Matthias Hauser, muss auch zuerst mit dem Tram oder dem Bus oder zu Fuss mit dem Koffer an einen Bahnhof gehen, um den Koffer aufzugeben. Und lassen Sie es mich als wirklichen ÖV-Benutzer sagen: Als ÖV-Benutzer brauche ich keinen Bahnschalter, um den Koffer aufzugeben. Ich nehme den Rollkoffer und ich nehme den Koffer gleich auf die gesamte Reise mit. Also auch sonst im Kanton gibt es Orte, wo es keine Bahnhöfe hat, die gut erschlossen sind vom öffentlichen Verkehr mit einem Bus zum Beispiel, dort gibt es diesen Komfort auch nicht. Und vielleicht ist es ja sogar angenehmer, nach Bülach zu gehen als an den Hauptbahnhof Zürich, wo Sie nicht wissen, an welchem Schalter Sie wie lange halten oder warten müssten. Die Leute in der Region fühlen sich benachteiligt und es fiel sogar das Wort «Pampa». Nun, ich stelle mir unter «Pampa» etwas anderes vor als einen halbstündigen Takt nach Zürich in die Wirtschaftsmetropole der Schweiz und eine der Metropolen der Welt.

Uns Grünliberalen sind Züge eben lieber als Schalter, an denen man vielleicht einmal im Jahr einen Koffer aufgeben oder eine Sonderdienstleistung beanspruchen kann. Der ZVV hat auch Kostendruck, der ZVV muss auch sparen. Und da ist es besser, hier zu sparen als beim Verkehrsangebot. Es wurde genannt, was es alles für Möglichkeiten gibt: Internet, bediente Verkaufsautomaten, diese Skype-Variante mit der Verbindung nach Brig, die auszutesten sich einmal lohnen würde. Und wenn halt die Gemeinde auch nicht bereit ist, das Defizit zu übernehmen, nun ja, dann muss es nicht unbedingt einfach

auf den Kanton umgewälzt werden. Also im Sinne davon, dass man Kosten dort sparen muss, wo es nicht einer grossen Mehrheit wehtut, werden wir das Postulat nicht unterstützen. Und nochmals: Der Hauptauftrag der S-Bahn, des ZVV und der SBB ist es, eine Transportleistung zu erbringen – effizient, rasch und zuverlässig. Wir werden das Postulat nicht unterstützen.

*Regula Kaeser (Grüne, Kloten):* Ja, es ist so, das Kundenverhalten hat sich verändert. Ja, es gibt sehr viele Benutzerinnen und Benutzer, die die Technologien Handy, Internet benutzen, um Fahrpläne abzurufen oder ihre Reise online zu buchen. Aber es gibt auch noch Bewohnerinnen und Bewohner, die nicht so ausgerüstet sind und nicht mit den neuen Technologien vertraut sind. Ja, es gibt sogar noch Menschen, die weder ein Handy haben, geschweige denn ein Smartphone haben oder nicht einmal den Computer bedienen können. Es gibt auch diese Menschen noch. Zudem entwickeln sich die Technologien so schnell. Da kann ich verstehen, wenn man irgendwann mal sagt: Da komme ich nicht mehr mit. Ja, es trifft auch zu, dass in den Bahnhöfen im Rafzerfeld neue Billettautomaten eingesetzt werden. Und es trifft wahrscheinlich zu, dass der neue schlechtere Service public für den Normalverkehr einigermaßen läuft. Aber eben, für Fragen wie «Wo gibt man Gepäck auf?» muss man wirklich nach Bülach oder Schaffhausen fahren oder um eine kompliziertere Reise zu buchen, Nachtzugreservierungen. Und dann hat der Bahnhofvorstand oder Schalterbeamte auch noch diverse andere Sachen zu erledigen. Wo gebe ich zum Beispiel eine Handtasche ab, die ich im Zug gefunden habe? Wem sage ich, dass es auf der Toilette, sofern der Bahnhof noch über eine öffentliche Toilette verfügt, kein Papier mehr hat? Das sind lauter so kleine Sachen, die in keinem Pflichtenheft stehen.

Es kann doch nicht sein, dass man überall den Service public der Rendite opfert! Dagegen wehren wir uns und es wäre sicher auch möglich gewesen, im Rafzerfeld eine bessere Lösung zu finden als die Schliessung. Wenn ich in der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage von Andreas Wolf lese, die SBB hätten seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft vom Bund den Auftrag, ihre Geschäftstätigkeit vermehrt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszurichten, oder weiter unten in der gleichen Antwort ist zu lesen: «Die Umsatzprovisionen müssen ausreichen, um die Infrastruktur und die Schalteröffnungszeiten zu finanzieren.» Da darf man sich dann aller-

dings nicht wundern und die Augen reiben, wenn Schalter geschlossen werden, wenn die Bahnhöfe den Service public herunterfahren. Und hier muss ich den Teilprivatisierungs- und Privatisierungsfanatikern sagen: Genau deswegen wehren wir uns gegen solche Privatisierungsprojekte. Genau das wollen wir nicht, dass überall der Service public heruntergefahren wird. Eine Dienstleistung zu erbringen, sollte uns auch etwas wert sein. Es darf nicht nur auf Kosten dessen alles heruntergefahren werden.

Die Grüne Fraktion nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass es auf der Seite vis-à-vis anscheinend auch Leute gibt, die langsam solches Privatisierungs- und Rendite- und nur wirtschaftliches Denken hinterfragen und sich vielleicht bei der nächsten solchen Angelegenheit auch überlegen: Was könnte das für Folgen haben? Lieber halt etwas zahlen und weniger Rendite haben, in diesem Sinne überweisen wir dieses Postulat.

*Markus Späth (SP, Feuerthalen):* Das Postulat greift ein wichtiges Thema auf, die Vernachlässigung einer ganzen Region. Ich weiss, wovon ich spreche: Als regelmässiger Arbeitspendler zwischen Schaffhausen und Bülach bin ich direkt betroffen. Ruedi Lais hat von der Situation in Jestetten und Lottstetten gesprochen, ich würde das ausweiten und sagen: Seit Dezember 2012 ist die ganze Strecke zwischen Schaffhausen und Bülach von einer massiven Verschlechterung betroffen. Der zweite Schnellzug – endlich gibt es einen zweiten Schnellzug, das ist ein Fortschritt zwischen Schaffhausen und Zürich –, aber der zweite Schnellzug fährt einfach durch, lässt Bülach links liegen. Die Erreichbarkeit zweier grosser Schulen des Kantons, der Kantonsschule Bülach, an der ich arbeite, und der Berufsschule ist schlechter geworden seit dem neuen Fahrplan. Das sind immerhin weit über 2000 Schülerinnen und Schüler, die davon potenziell betroffen sind. Damit ist die ganze Region Bülach/Schaffhausen noch mehr zum Stiefkind des öffentlichen Verkehrs geworden. Das ist besonders ärgerlich, wenn wir daran denken, dass in den letzten Jahren 170 Millionen in den Ausbau von Doppelspurinseln zwischen Hüntwangen und Neuhausen investiert worden sind, 170 Millionen, die jetzt dazu führen, dass genau diese Strecke eben schlechter bedient wird als zuvor. Der Unfall vor einer Woche in Neuhausen rundet dieses Bild ab: In den 170 Millionen war offenbar eine Erneuerung der Sicherheitssysteme im Bahnhof Neuhausen nicht mehr drin. Das Pos-

tulat nimmt damit ein wichtiges Anliegen auf und ich bin sehr dafür, es zu unterstützen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Heute kommt ja das grosse Wehklagen, was alles schlecht ist im öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Ich bin der klaren Meinung: Wir haben einen hervorragenden Service public im öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich und ich merke, Sie sind auch etwas verwöhnt, wenn ich heute diese Voten höre. Auch ich habe Verständnis für das Rafzerfeld. Aber hier geht es um wirtschaftliche Aspekte. Wenn Sie im Rafzerfeld einen Bahnhof wollen, dann gibt es noch zehn andere in dieser Grössenklasse, die zu wenig Umsatz haben im Kanton Zürich, die Sie dann auch öffnen wollen. Wir können das schon machen, aber ich denke, das wäre eine Aufgabe im Leistungsauftrag des ZVV, nicht heute einen Bahnhof herauszubrechen, der dann wahrscheinlich vier Tage die Woche fünf Stunden offen hat. Und wenn Sie mit den Koffern kommen, ist er zu. Oder wenn der Lehrer ein Billett lösen will, ist er auch zu. Dann haben wir nämlich das Problem nicht gelöst. Tatsache ist, dass die Fahrscheine und die Abonnements und alle Dienstleistungen immer mehr über andere Kanäle gebucht werden, und das funktioniert ja sehr gut trotz diesem Wehklagen. Und einfach denen, die dem Regierungsrat im Dezember 2012 gesagt haben, wie viel er einsparen muss, denen möchte ich schon sagen: Wenn wir dann wieder das Füllhorn ausschütten wollen, meine Damen und Herren, dann müssen Sie es bestimmen. Und Sie bestimmen es ein Stück weit mit der Überweisung eines solchen Postulates.

Betreffend Entwicklung des Rafzerfeldes ist nicht wichtig, ob der Bahnhof offen ist, sondern ob dort Züge fahren und wie viele Züge fahren. Das ist wichtig für die Entwicklung des Rafzerfeldes und die Qualität. Und gerade in einer Zeit, in der man immer sagt, die Billette und der öffentliche Verkehr werden teurer, sind wir gezwungen, wirtschaftlich zu denken auch im Zürcher Verkehrsverbund. Und ich kann Ihnen sagen: Der ZVV hat hier eine sehr gute Bilanz vorzuweisen. Ich bitte Sie nun wirklich, diese Bilanz nicht leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Denn es kostet Kraft und ich weiss, dass die Leute vom ZVV auch gegenüber den SBB immer sehr energisch auftreten müssen, damit wir diese Leistungen, die wir im Kanton Zürich haben, kostengünstig erbringen können.

Und zuletzt noch zu Ruedi Lais betreffend Schaffhausen: Also ich bin jetzt schon etwas erstaunt. Jetzt wird gesagt zur ganzen Region Schaffhausen, es sei ja himmeltraurig, was dort passiert. Ja, Sie haben es gesagt, Markus Späth. Ich war im Dezember 2012 an der Einweihung «Halbstundentakt Zürich-Schaffhausen». Dort war die ganze Prominenz von Schaffhausen, dort waren alle deutschen Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten. Das war ein Riesenfest auf diesem Bahnhof und Schaffhausen hat gesagt: «Oh wie ist das schön, dass wir jetzt besser an Zürich angeschlossen werden!» Und alle waren glücklich. Und jetzt höre ich heute: «Ja, das ist ganz schlecht und gar nicht gut.» (*Heiterkeit.*) Also, meine Damen und Herren, ich verstehe eigentlich die Welt nicht mehr. Und Ruedi Lais möchte ich sagen: Wegen den deutschen Gemeinden ist natürlich Schaffhausen schuld. Wir müssen uns halt entscheiden: Wollen wir eine gute Anbindung zu unseren Landsleuten nach Schaffhausen oder wollen wir die deutschen Gemeinden bevorteilen? Alles geht einfach nicht. Man kann auch nicht das Weggli, die Bäckerstochter und alles zusammen haben (*Heiterkeit*).

Ich bitte Sie inständig, dieses Postulat nicht zu überweisen. Stellen Sie diese Frage nochmals beim Leistungsauftrag des ZVV, dann haben wir eine Basis, dies zu diskutieren. Sonst machen Sie nichts zum Guten des Zürcher S-Bahn-Netzes.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 57 Stimmen (bei 10 Enthaltungen), das Postulat 270/2009 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

## **6. SIL-Prozess sistieren – Neuverhandlungen jetzt**

Interpellation von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 2. November 2009  
KR-Nr. 330/2009, RRB-Nr. 2059/16. Dezember 2009

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Letzte Woche wurden die Ergebnisse der von der Schweiz und Deutschland gemeinsam beauftragten Fluglärmstudie veröffentlicht. Das Resultat lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Der vom Flughafen Zürich-Kloten ausgehende Fluglärm erreicht nirgends auf deutschem Gebiet selbst die nach BRD-Recht festgelegten tieferen Grenzwerte. Nachts fällt sogar der ganze Fluglärm ausschliesslich auf Schweizer Gebiet an. Da diese Ergebnisse von beiden Seiten akzeptiert werden müssen, sollte nun eine erwünschte Versachlichung im Fluglärmstreit stattfinden.

Die Deutsche Verordnung (DVO) lässt sich damit auch nicht mehr rechtfertigen.

Die Schweiz muss jetzt das Fluglärm dossier bei der deutschen Regierung wieder auf den Tisch bringen.

Auf dieser Basis sollen nun unverzüglich Neuverhandlungen mit Deutschland aufgenommen und ein neuer Vertrag ausgehandelt werden. Es macht auch wenig Sinn, den SIL-Prozess weiter voranzutreiben, er muss daher sistiert werden. Eine Neueinschätzung des Flugregimes ist vordringlich.

In diesem Zusammenhang möchten wir dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus dieser Lärmstudie?
2. Wird der Regierungsrat in Bern aktiv werden, damit die Schweiz wieder mit Deutschland über eine Vereinbarung zum Flugregime verhandeln kann?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass unter diesen Umständen der SIL-Prozess sistiert werden soll, da weder Bewegungsentwicklung noch Ausbaunotwendigkeiten zur Eile drängen?
4. Ist das Festhalten an der Machbarkeit einer Westpistenverlängerung in Verhandlungen um eine neue Vereinbarung mit Deutschland nicht kontraproduktiv?



5. Die Volkswirtschaftsdirektorin erwähnte in den Landzeitungen, dass man bei einer neuen Lösung des Konflikts der deutschen Bevölkerung auch entgegenkommen sollte, indem man ihr lärmfreie Zeitfenster anbiete. Wie sollen diese konkret aussehen? Mit welchen verlässlichen Zeitfenstern können die stark belasteten Regionen in der Schweiz zählen?

6. Kann das System der Erfassung von stark belästigten Personen im ZFI Deutschland nicht zu ungerechtfertigten Erwartungen verleiten? Müssten die Ergebnisse der Lärmstudie nicht zur Aufgabe der ZFI-Lärmmessung führen?

*Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:*

Zu Frage 1:

Das Ergebnis der von der Schweiz und Deutschland gemeinsam beim renommierten Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Auftrag gegebenen und nach deutschem Recht durchgeführten Analyse der Lärmbelastung zeigt mit aller Deutlichkeit, dass in Süddeutschland weder nach deutschem noch nach schweizerischem Recht die Lärmgrenzwerte auch nur annähernd erreicht werden. Die nach Intensität auf die Anzahl betroffener Personen ausgewiesene Lärmbelastung ist ebenso klar. Erst bei weit unter dem deutschen Grenzwert liegenden 53 Dezibel sind in Deutschland erste Personen betroffen. Während auf Schweizer Seite bei diesem Dezibelwert schon 108'422 Personen betroffen sind, sind dies in Deutschland 80 Personen. In der Nacht sind auf Schweizer Seite bis zum niedrigst berechenbaren Wert von 40 Dezibel bis zu höchstens 152'715 Personen betroffen, in Deutschland niemand. Auch die Auswertung der Tourismusdaten auf die Lärmwerte zeigt dasselbe aussagekräftige Ergebnis. Während von 53 Dezibel am Tag auf Schweizer Seite 739'726 Übernachtungen betroffen sind, sind es in Deutschland 392. In der eigentlichen Nachtzeit sind auf Schweizer Gebiet bis zum niedrigst berechenbaren Wert von 40 Dezibel bis zu höchstens 670 301 Übernachtungen betroffen, auf deutschem Gebiet keine.

Das Land Baden-Württemberg und die südbadische Region waren bei der Erstellung der Analyse sowohl in der technischen als auch der politischen Arbeitsgruppe prominent vertreten; so der Landkreis Waldshut mit Landrat Bollacher sowie dessen Stellvertreter. Die seit Jahren

aufgestellte Behauptung, die Schweiz würde systematischen Lärmexport nach Deutschland betreiben, hat sich als unbegründet herausgestellt. Die Studie wurde gemeinsam sowohl vom bundesdeutschen als auch vom schweizerischen Delegationsleiter unterzeichnet und es wurde ausdrücklich festgehalten, dass die Ergebnisse sorgfältig erarbeitet sind und eine sachgerechte Grundlage für die Beurteilung der durch die An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich hervorgerufenen Belastung darstellen. Die deutschen Beschränkungen der einseitig erlassenen Durchführungsverordnung (DVO) besitzen damit keine sachliche Grundlage und müssen zurückgenommen werden.

Die deutsche Bundesregierung hat dem Luftverkehrsstandort Deutschland in der Koalitionsvereinbarung grosse Wichtigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung zuerkannt. Sie will sich für einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur, Sicherstellung der Kapazitätsentwicklung der Flughäfen und insbesondere für international wettbewerbsfähige Betriebszeiten einsetzen. Es wäre unverständlich und widerspräche allen Grundsätzen guter Nachbarschaft, wenn der auch für den süddeutschen Raum wichtige Flughafen Zürich weiterhin mit Beschränkungen diskriminiert würde, obwohl mit der von beiden Staaten unterschrieben anerkannten, durch ein deutsches Unternehmen nach deutschem Recht durchgeführten Studie erwiesen ist, dass auf deutschem Gebiet weder heute noch in Zukunft Grenzwerte verletzt sein werden.

Zu Frage 2:

Es braucht keinen besonderen Vorstoss seitens des Regierungsrates, damit Gespräche mit Deutschland aufgenommen werden. Die Gespräche sind laufend und werden auch nach Erstellung der binationalen Lärmstudie fortgeführt. Der Kanton Zürich war und ist von jeher vom Bund eng in die Gespräche mit Deutschland einbezogen. So finden periodisch Treffen zwischen dem Regierungsrat und dem auf Bundesebene verantwortlichen Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation statt. Der Kanton Zürich ist durch die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion sowie die Europafachstelle und das Amt für Verkehr jeweils in den begleitenden Schweizer Delegationen politischer, fachpolitischer oder technischer Art direkt vertreten. Nachdem die deutsch-schweizerische Lärmstudie erstellt ist, ist es nun an der Schweiz, aufgrund der Ergebnisse der Lärmstudie Deutschland einen Vorschlag zu unterbreiten, wie dies 2008 zwischen der deutschen Bundeskanzlerin Angela Mer-

kel und dem damaligen Schweizer Bundespräsidenten Pascal Couchepin abgemacht worden ist.

Zu Frage 3:

Die Bereinigung des Schlussberichts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und die Ausarbeitung des SIL-Objektblatts einerseits und die Entwicklung eines Lösungsvorschlags zuhanden Deutschlands andererseits sind inhaltlich und terminlich zu koordinieren. Dafür ist aber keine Sistierung des SIL-Prozesses notwendig, wird es doch noch längere Zeit dauern, bis im SIL-Prozess endgültige Entscheidungen getroffen werden.

Zu Frage 4:

Derzeit stehen innerschweizerisch im SIL-Prozess mit den Varianten  $E_{opt.}$ ,  $E_{DVO}$  und  $J_{opt.}$  noch drei SIL-Betriebsvarianten zur Diskussion. Dies ist auch Deutschland bekannt. Das Weitere wird nun der Fortgang sowohl der Verhandlungen mit Deutschland als auch des SIL-Prozesses zeigen.

Zu Frage 5:

Ausgehend von den fachlichen Grundlagen aus dem bisherigen SIL-Prozess wären lärmfreie Zeitfenster für die verschiedenen Regionen in der Schweiz und in Süddeutschland denkbar. Ob und wie solche Zeitfenster allenfalls präzisiert werden könnten, wird sich erst aus dem weiteren Verlauf der Verhandlungen mit Deutschland und dem Fortgang des SIL-Prozesses ergeben.

Zu Frage 6:

Sowohl bei der gemeinsamen von Deutschland und der Schweiz anerkannten Lärmstudie als auch beim Zürcher Fluglärmindex (ZFI) wurden und werden Belastungen auch in Bereichen erfasst, die deutlich unter den lärmschutzrechtlich massgeblichen Belastungsgrenzwerten liegen. Dabei führt die durch Deutschland und die Schweiz erarbeitete Analyse der Lärmbelastung und der ZFI zu einem übereinstimmenden Ergebnis. Beide Erfassungssysteme zeigen, dass die Belastung auf deutscher Seite tief ist, mit der Wirkung, dass auch nur wenige stark belästigte Personen festzustellen sind: Den 92 vom Fluglärm stark belästigten Personen auf deutscher Seite im Jahr 2008 stehen rund 49'000 auf Schweizer Seite gegenüber. Der ZFI bestätigt die gemeinsam von Deutschland und der Schweiz erstellte Belastungsanalyse und schafft somit zusätzliche Transparenz. Erwartungen können schon durch diesen Umstand, aber auch weil Lärmbelastungen auf

diesem tiefen Niveau weder nach schweizerischem noch nach deutschem Lärmschutzrecht Rechtsfolgen auslösen, nicht erweckt werden.

*Priska Seiler Graf (SP, Kloten):* Diese Interpellation haben wir im November 2009, also vor über drei Jahren, eingereicht. Gerade beim Flughafen-Thema sind drei Jahre eine lange Zeit. Es ist auch in der Tat seit der Einreichung des Vorstosses sehr viel geschehen. Auslöser für diese Interpellation war der Umstand, dass die gemeinsamen Fluglärmmessungen zwischen der Schweiz und Deutschland ein eindeutiges Ergebnis zum Vorschein brachten: Deutschland hat gar keinen Fluglärm. Eine gemeinsam festgestellte Tatsache, die unserer Meinung nach dazu hätte benutzt werden sollen, mit Deutschland auf einer neuen Basis neu oder weiter zu verhandeln. Nun ja, Sie wissen es: Was genau vor einem Jahr anlässlich des WEF (*World Economic Forum*) hoffnungsvoll begann, wird mit grösster Wahrscheinlichkeit in einem Desaster enden. Leuthard und Ramsauer (*Bundesrätin Doris Leuthard und der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer*) haben es zwar tatsächlich geschafft, einen Staatsvertrag auszuhandeln, dieser braucht aber noch die Zustimmung beider Parlamente. Erschwerend kommt nun hinzu, dass Deutschland den Vertrag im November 2012 sistiert hat und Nachverhandlungen will. Das lässt nichts Gutes ahnen.

Die Antworten auf diese Interpellation sind also gnadenlos überholt, das ist so, darum möchte ich auch nicht mehr weiter darauf eingehen. Erlauben Sie mir aber doch noch ein paar Gedanken zum Thema, diese Gelegenheit möchte ich doch benützen.

Als Erstes muss ernüchert festgestellt werden, dass diese gemeinsam unternommenen Lärmmessungen gar nicht Basis dieses neuen Staatsvertrags bilden, obwohl es dafür eine Absichtserklärung von Couchevin und Merkel (*Altbundesrat Pascal Couchepin und Bundeskanzlerin Angela Merkel*) gab. Das einzig logische Fundament für eine vielleicht annähernd faire Lösung hat man also einfach ignoriert. Das ist keine gute Grundlage für eine breite Akzeptanz. Daher ist dieser Staatsvertrag eigentlich abzulehnen und ich mache auch keinen Hehl daraus, dass ich persönlich keine Freude daran habe, dass sich der Kanton Zürich für diesen Staatsvertrag aussprach, wenn auch nur zähneknirschend. Bis jetzt hatte ich aber keine Illusionen, da das nationale Parlament wahrscheinlich lieber einer schlechten Lösung als gar keiner zustimmen wird. Mit der Sistierung von deutscher Seite ändert

sich hoffentlich der vorausseilende Gehorsam des Schweizer Parlaments. Ich sehe überhaupt keinen Grund zur Eile, von Schweizer Seite her diesen Vertrag zu ratifizieren.

Unabhängig von diesen Überlegungen vergeudet der Flughafen keine Zeit, dafür umso mehr Geld, uns in total anschaulichen und irrsinnig plausiblen Filmchen aufzuzeigen, warum man so oder so unbedingt sofort die Pisten verlängern und ausbauen muss. Die Euphemismen, die in dieser Werbebotschaft vorkommen, lassen kommunikativ keine Wünsche mehr offen: «Ertüchtigung Ostkonzept» statt «Mehrbelastung des Ostens», «Entflechtung komplexer Abläufe» statt «Kapazitätssteigerungen», «Glatt-Renaturierung» statt «Pistenverlängerung». Aber seit wann fällt das Zürcher Parlament denn auf solche billigen Tricks rein! Auch keine Freude machten zudem die Äusserungen von BAZL-Direktor (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*) Peter Müller, der eine Etappierung des SIL-Prozesses (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) nun in Betracht zieht. Einige Teile könnte man schon vorgängig realisieren, wie zum Beispiel Schnellabrollwege, andere halt später. So würde aber meiner Meinung nach die ganze Arbeit des SIL wieder zunichte gemacht. Es macht durchaus Sinn – das finde ich schon –, dass man in der Luftfahrt endlich einmal eine Gesamtstrategie hat und diese erarbeitet wird. Jetzt wieder einzelne Teile aus dem Puzzle herauszuberechnen, wäre nicht gerade weitsichtig, die Strategie bliebe so auf der Strecke liegen. So gibt man den Forderungen vom Flughafen, möglichst schnell Pistenausbauten zu realisieren, einmal mehr klein bei, ohne zu wissen, wohin man mit diesem Flughafen überhaupt will. Das halte ich für politisch äussert unklug. Und wie das Drama mit dem Staatsvertrag denn auch weitergeht, wir werden wohl nicht darum herumkommen, das Fluglärmproblem unter uns, im Innenverhältnis zu lösen, «böse» Deutsche hin oder her.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Wenn Sie in der Geschäftssuche das Stichwort «SIL» eingeben, dann finden Sie ab dem Jahr 2001 zwölf Vorstösse– Anfragen, Interpellationen, Postulate et cetera –, da wurde also schon einiges geschrieben und gesagt. Die erste Interpellation stammte von den Grünen. Da gab es eine Passage aus dem Jahr 2001, die mir erwähnenswert erscheint: «Ob eine mit der Festlegung des Objektblattes «Landesflughafen Zürich» des SIL gleichzeitige Genehmigung eines geänderten kantonalen Richtplans erfolgen kann, ist im heutigen Zeitpunkt nicht mit genügender Bestimmtheit

absehbar und eher unwahrscheinlich. Denn der Zeitplan des Bundes ist, abhängig von den Staatsvertragsverhandlungen, sehr straff und, soweit heute ersichtlich, auf Ende 2002 begrenzt.» Nun, knapp verfehlt ist auch vorbei. Wenn sich ein Verfahren nun schon 13 Jahre hinzieht, dann sind Déjà-vus kaum zu vermeiden. Und so wie es aussieht, können wir auch für die Zukunft so alle ein bis zwei Jahre eine Interpellation zum Thema einreichen, bestückt mit den üblichen Stichworten «Marschhalt», «Rückruf», «Neuverhandlungen jetzt» et cetera. Die Fragen kann man rezyklisieren, die Antworten wahrscheinlich auch.

Als Beispiel: Wieso ändert der Bundesrat den allgemeinen und konzeptionellen Teil des SIL nicht, obwohl er ja von falschen Voraussetzungen ausgeht? Zur Erinnerung: Der Bundesrat hat im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004, an dem er ja immer noch festhält das hat er erst kürzlich wieder bestätigt, als Prognose für das Jahr 2015 390'000 Bewegungen auf dem Flughafen Zürich prognostiziert. Auch hier: Knapp daneben ist auch vorbei. Eine andere Frage wäre: Wie sieht eine Koordination von Richt- und Sachplan im aktuellen Stand des Irrtums mit schon wieder neu aufgetauchten An- und Abflugvarianten aus? Wie viele Menschen und in welcher Himmelsrichtung sollen über die Immissionsgrenzwerte belärmt werden? Und so weiter und so fort. Ich bin sicher, wir werden alle ein bis zwei Jahre hier eine angeregte Diskussion führen können.

Nun, im Gegensatz zur ersten Interpellation schrieb der Regierungsrat zu dieser Interpellation 2009, dass es noch längere Zeit gehen werde, bis im SIL Entscheide getroffen werden. Dem kann man zum heutigen Zeitpunkt kaum widersprechen. Die Frage ist dann ja auch: Wann wird das Bundesgericht dann das daraus resultierende Betriebsreglement bewilligen? Und neuerdings soll ja auch der SIL etappiert werden, Priska Seiler hat es angesprochen. Was bedeutet das für den Richtplan? Was bedeutet das? Soll jetzt nach jeder Etappe eine neue Abgrenzungslinie gezeichnet werden? Was bedeutet das für das Betriebsreglement, alle paar Jahre ein neues Provisorium mit der bekannten Schlaufe via Bundesgericht? Nach 13 Jahren SIL-Prozess sollte langsam die Einsicht kommen, dass eine Expansion des Flugbetriebs zu einer entsprechenden Expansion des belärmten Gebietes praktisch ausschliesslich im Kanton Zürich führen wird. Den Export der Lasten können Sie vergessen, das ist einfach so. Es wird auf eine breite Verteilung innerhalb des Kantons hinauslaufen. Darum ist es

im Interesse des Kantons Zürich, das im kantonalen Richtplan selber zu ordnen. Wenn der Bund es in 13 Jahren nicht geschafft hat, etwas Geniessbares zusammenzukochen, dann wird es auch nicht geniessbarer, wenn man das dann löffelweise verabreichen wird. Wir sind gut beraten, endlich selber die Masse für einen Flughafen mit Mass im Richtplan festzulegen. Danke.

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Das Wort hat nun noch Regierungsrat Ernst Stocker.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Er verzichtet (*Heiterkeit*).

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Der Regierungsrat verzichtet. Damit kann ich feststellen, dass die Interpellantin ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben hat.

Das Geschäft ist erledigt.

## **7. Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (genügend Toiletten)**

Postulat von Ruedi Lais (SP, Wallisellen) und Peter Reinhard (EVP, Kloten) vom 16. November 2009

KR-Nr. 351/2009, RRB-Nr. 318/3. März 2010 (Stellungnahme)

Dieses Geschäft ist abgesetzt.

## **8. Information der Mietenden über die Auszahlung von Fördergeldern**

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

KR-Nr. 377/2009, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Hans Egloff hat an der Sitzung vom 29. März 2010 – das ist eine Weile her – Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Hans Egloff ist bekanntlich schon längst nicht mehr Mitglied dieses Rates. Den Antrag auf Ablehnung hält Jakob Schnee-  
beli, Affoltern am Albis, aufrecht.

*Jakob Schnee-  
beli (SVP, Affoltern a. A.):* Mit diesem Postulat wird versucht, die Regierung mit einer Angelegenheit zu beschäftigen, welche im geltenden Mietrecht beziehungsweise der Verordnung über die Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen bereits ausreichend abgehandelt ist. Mietrecht und Verordnung regeln klar, nach welchen Kriterien Mehrleistungen des Vermieters realisiert und die wertvermehrenden Kosten auf die Miete umgelegt werden können. Bereits heute müssen auf Verlangen der Mieter die Details einer Mietzinsanpassung offengelegt werden. Es bleibt kein Spielraum für irgendwelche Kostensimulation. Fördergelder fallen zudem in aller Regel bescheiden aus. Zumindest wird es kaum je möglich sein, umfassende Sanierungen allein mit Fördergeldern zu realisieren. Deshalb ist der Anspruch, Mietzinserhöhungen sollen überall da untersagt sein, wo Fördergelder fliessen, völlig praxisfremd. Die nicht sonderlich originelle Forderung der Postulanten, wonach die Mieterschaft über die Gewährung von Fördergeldern direkt zu informieren sei, bringt deshalb nur eine Aufblähung der Administration, sicher aber keine erhöhte Transparenz mit sich. Da der Schutz der Mieterschaft vor allfälligen missbräuchlichen Forderungen im aktuellen Mietrecht umfassend gesichert ist, drängt sich auch aus dieser Sicht keine Änderung auf. Mit der tendenziösen Begründung ihrer Forderung unterstellen die Postulanten der Vermieterseite Unredlichkeit. Offensichtlich erleben sie das an und für sich unkomplizierte Verhältnis zwischen Vermietern und Mietern als zu harmonisch und versuchen deshalb, es mit diesem Vorstoss zu trüben. Solche Bestrebungen sind auf keinen



Fall zu unterstützen. Dieses Postulat ist nicht überweisungswürdig und ich ersuche Sie, es zusammen mit uns abzulehnen.

*Monika Spring (SP, Zürich):* Es ist erfreulich, dass der Regierungsrat das Postulat entgegennehmen will. Das heisst, er findet es nicht – wie der Sprecher der SVP – vollkommen unnötig. Aber eigentlich sollte ein solches Postulat wirklich nicht nötig sein, denn es ist für all die fairen Wohnungsvermieterinnen und -vermieter ja eigentlich selbstverständlich, dass sie einen solchen Anteil von Fördergeldern, die sie erhalten haben, nicht überwälzen. Leider habe ich im Bekanntenkreis gerade von einem Fall gehört, in dem eine energetische Sanierung dazu missbraucht worden ist, exorbitante Mietzinserhöhungen umzusetzen. Die drei von zwölf Parteien, die vor das Mietgericht gegangen sind, haben eine Reduktion von sage und schreibe 250 Franken Mietzins dieses Aufschlags von bis zu 500 Franken für einzelne Parteien erhalten. Ich muss schon sagen, das ist leider Tatsache, dass einzelne Vermieterinnen und Vermieter hier auf der Welle «Im Moment können wir für die Wohnungen in Zürich verlangen, was wir wollen» reiten, und genau dabei passieren solche Missbräuche.

Es ist klar, dass das Mietgericht die wertvermehrenden Investitionen anschaut. Und in diesem Zusammenhang muss auch klar sein, dass Fördergelder dort abgezogen werden. Ganz so rudimentär sind diese Beiträge nicht. Wenn Sie nämlich die Broschüre «Sanieren und profitieren» der Baudirektion vom Internet herunterladen, dann können Sie sich selber ein Bild machen, wie viele solcher Fördergelder Sie kumuliert abholen können. Es gibt für die verschiedensten Bauteilsanierungen Fördergelder. Und es gibt für den Heizungsersatz Fördergelder, es gibt für Minergie Fördergelder. Natürlich sind diese für den einzelnen Bereich, für das einzelne Bauteil relativ bescheiden, aber wenn sich alles kumuliert, können Sie doch auf einen Beitrag an eine Gesamtsanierung im energetischen Bereich von 15 bis 20 Prozent kommen, zum Beispiel wenn Sie auch noch von der Gemeinde Fördergelder abholen. Das lohnt sich alleweil. Und dieser Anteil soll nicht auch noch auf die Mietenden überwälzt werden.

Aus diesem Grund mache ich Ihnen beliebt, dieses Postulat zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

*Verena Albrecht (BDP, Dietlikon):* Fördergelder sagen es ja bereits im Ausdruck: Sie sollen etwas fördern. Man gibt den Anstoss, dass die Bauwilligen, die Vermieter etwas Gutes tun, was schlussendlich jedem Mietenden wieder zugutekommt. Der Mietende hat nämlich durch die energetischen Massnahmen in allen Bereichen tiefere Fixkosten. Darum ist es eigentlich ein Unsinn, dass man anfängt, hier nochmals für die Wenigen, wie das Monika Spring gesagt hat, die das vielleicht nicht in ihrer Rechnung berücksichtigen, noch ein kleines spezielles Gesetz zu machen. Die meisten der grossen Bauwilligen machen das sowieso schon, da sie nämlich eine Vollkostenrechnung machen und alle Sachen, auch die Vergünstigungen, die sie erhalten, die Fördergelder, werden dort wieder aufgeführt. Die BDP-Fraktion ist der Meinung, dass dieses Postulat nicht überwiesen werden muss. Danke.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Wenn ein Vermieter den Mehrwert einer Liegenschaft, die durch Fördergelder saniert wurde, dem Mieter als Mietzinserhöhung weiterreichen würde, wäre er ein Schelm. Wir hoffen nicht, dass es solche Vermieter gibt, und möchten doch einen Bericht der Regierung über dieses Thema lesen. Deshalb unterstützen wir die Überweisung dieses Postulates.

*Franco Albanese (CVP, Winterthur):* Die CVP muss gegenüber diesem Postulat deutlich ihre ablehnende Haltung bekunden. Aus unserer Sicht genügt der Status quo vollkommen, bei dem die Vermieter im Falle einer Anfechtung ungerechtfertigt angehobener Mietzinse sämtliche wertvermehrnde Faktoren ausreichend begründen und offenlegen müssen. Ausserdem muss der Vermieter, wenn er eine Erhöhung aufgrund seiner Investition beabsichtigt und Fördergelder Bestandteil der Sanierungen darstellen, diese entsprechend ausweisen. Dies kann übrigens auch in praktisch allen Förderungsunterlagen nachgelesen werden. Der nötige Handlungsbedarf also, die öffentliche Hand mit diesem Thema zu beschäftigen, ist nicht ausgewiesen. Die zwecklose Forderung der Postulanten ist abzulehnen, weil sie ausser zusätzlichem administrativem Aufwand nichts bewirkt. Es sei auch darauf hingewiesen, dass nebst der Umwelt vor allem, wie wir es schon gehört haben, die Mieter bei energetischen Optimierungsmassnahmen dank der dadurch resultierenden Senkung der Nebenkosten profitieren können. Und dass man nicht nur wegen den marktverzerrenden Wir-

kungen bei der Sprechung von Fördergeldern bedächtiges Handeln an den Tag legen sollte, dürfen sich bei dieser Gelegenheit die Urheber dieses Postulates gerne nochmals hinter ihre Ohren schreiben.

*Benjamin Schwarzenbach (GLP, Zürich):* Es geht einmal mehr um das Problem, dass Privaten, in diesem Fall Vermietern, unbeabsichtigt Vorteile aus einer staatlichen Leistung entstehen, die eigentlich ganz andere Ziele verfolgt. Leidtragende sind die Mieter. Aus unserer Sicht ist es aber die falsche Massnahme, um die Steigerung der Mietpreise zu begrenzen. Auch dem Vermieter entstehen durch energetische Sanierungen Kosten, trotz staatlicher Fördergelder. Im Einzelfall berechnen zu wollen, welcher Anteil einer Mietpreissteigerung auf die Fördermittel entfällt und welcher auf andere Indikatoren, ist nicht praktikabel und würde zu ausufernder Bürokratie führen. Zudem liegt es in unserem primären Interesse, den Vermietern bei energetischen Sanierungen möglichst keine Steine in den Weg zu legen. Die GLP wird das Postulat nicht überweisen.

*Martin Geilinger (Grüne, Winterthur):* Was sollen eigentlich die Fördergelder? Die Fördergelder sollen fördern, das heisst sie sollen für die Hauseigentümer, die Vermieter einen Anreiz bilden, die energetische Sanierung zu machen. Sie sind ein Anreiz. Sie werden nie – das ist auch konstante Praxis, wenn Sie die Sätze betrachten – nie die gesamten Kosten der energetischen Sanierungsmassnahmen finanzieren, aber einen Teil. Nun, der Anlagewert einer Liegenschaft steigt durch die energetische Sanierung, durch die Renovation. Dank der Fördergelder steigt er nicht so stark, er steigt weniger. Er steigt insbesondere nicht oder weniger für die geförderten Bauteile, entweder die Fenster oder die Fassaden. Der wertvermehrende Teil der Renovation ist also tiefer, das heisst auch – und das ist Bundesrecht, das ist dort abschliessend geregelt, da können wir im Kanton nichts machen –, dass die Überwälzung auf die Mieten tiefer ist. Dazu braucht es keine zusätzlichen Gesetze, das ist bereits heute so. Aber – und das ist die andere Seite – es soll und kann auch eine Erhöhung geben, weil er, wie gesagt, ja nicht die gesamten Kosten über die Fördergelder finanziert. Das ist auch richtig so, weil die Mieter auf der anderen Seite ja auch einen Gegenwert haben. Wenn das Haus besser isoliert ist, braucht es weniger Energie, das heisst meine Heizkostenabrechnung ist etwas tiefer. Also macht es durchaus Sinn, dass es zulässig sein kann, das

anzupassen. Die ganze Geschichte ist, wie gesagt, auf Bundesrecht geregelt. Überhaupt kein Problem, vor allem auch bezüglich Transparenz, ist die Geschichte bei allen gemeinnützigen Wohnbauträgern. Bei Genossenschaften gilt bekanntlich die Kostenmiete und damit wird es automatisch vollzogen.

Nun, nachdem ja die Geschichte auf Bundesebene geregelt ist, fragt sich: Ist das Postulat nötig? In dem Sinn bin ich der Meinung, dass zwar der Text des Postulates nun wirklich nicht das Gelbe vom Ei ist. Hingegen der Titel ist vernünftig, nämlich die Information. Dass das Volk oder die Mieter informiert werden wollen, haben wir bei der letzten Volksabstimmung gesehen. Das Volk will Transparenz. Es geht in diesem Zusammenhang auch darum, das Vertrauen zu stärken. Und da gibt es eine ganz einfache Massnahme, die schon viele Kantone vollziehen, indem einfach ein öffentliches Verzeichnis der Beiträge publiziert wird. Dann kann ich bei einer energetischen Sanierung effektiv nachvollziehen, ob das gemacht wird. Ich nehme an, die Verwaltung wird das auch beabsichtigen. Die Tatsache, dass die Regierung bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, spricht doch dafür. Es braucht also kein neues Gesetz, es braucht im Grunde genommen eigentlich auch keinen Bericht über die Geschichte. Ich denke, es ist eine einfache Massnahme. Unter dem Strich gesehen, werden die Grünen das Postulat unterstützen. Die Information macht Sinn, ist kein Aufwand, darum soll man das machen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 377/2009 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **9. Ein nationaler Innovationspark für Zürich dank einer innovativen Regierung**

Interpellation von Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon), Beat Walti (FDP, Zollikon) und Martin Mosser (FDP, Bülach) vom 15. Dezember 2009

KR-Nr. 396/2009, RRB-Nr. 204/10. Februar 2010

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat hat sich im September 2008 zum Projekt eines nationalen Forschungs- und Innovationsparks auf dem Gelände des heutigen Flugplatzes Dübendorf geäußert. Er hat darin die Testplanung für das Gelände angekündigt und dabei festgehalten, dass die Idee eines Innovationsparks «eine Option» sei, die zu prüfen wäre.

Da die Verfügbarkeit des Areals in Dübendorf vom Stationierungskonzept der Schweizer Luftwaffe abhängt und zurzeit noch nicht klar absehbar ist, welche Pläne der Bund inskünftig mit dem Areal verbindet, stellt sich deshalb die Frage nach möglichen Alternativstandorten.

Gerade die gegenwärtigen Turbulenzen im Finanzsektor verdeutlichen die Notwendigkeit einer breit angelegten Volkswirtschaft. Innovation, Bildung und Forschung als Triebfedern der produzierenden Schweizer Wirtschaft sind Garant für attraktive Arbeits- und Ausbildungsplätze und müssen weiter gestärkt werden.

Ein klares Bekenntnis des Zürcher Regierungsrates für die Realisierung eines Innovationsparks im Kanton Zürich, verbunden mit einem Massnahmenkonzept, wie der Regierungsrat diese Idee, auch gegenüber den anderen Kantonen und dem Bund vorantreiben will, fehlt bis heute.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sieht er den Nutzen für den Kanton Zürich, wenn dieser Standort eines – mittlerweile auch vom Bund unterstützten – nationalen Forschungs- und Innovationsparks würde?
2. Ist er bereit, sich gegenüber den anderen Kantonen und gegenüber dem Bund mit aller Kraft für den Kanton Zürich als Standort eines nationalen Forschungs- und Innovationsparks einzusetzen?
3. Ist er bereit, auch alternative Standorte im Kanton Zürich zu prüfen für den Fall, dass der Bund das Gelände des heutigen Flugplatzes Dübendorf weiterhin für militärische Zwecke nutzen möchte?

*Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:*

Mit seinen zahlreichen öffentlichen und privaten Einrichtungen ist der Kanton Zürich bereits heute ein ausgezeichnete Wissenschafts- und

Wirtschaftsstandort mit hoher internationaler und teilweise gar weltweiter Ausstrahlung. Ein nationaler Forschungs- und Innovationspark führt dann zu beachtlichen Synergien, wenn sich alle einschlägigen Akteure an einem koordinierten Vorgehen beteiligen und es nicht zu Doppelspurigkeiten und zu einer Verzettelung der Kräfte und Mittel kommt. Diese Voraussetzung muss Grundlage aller entsprechenden Massnahmen sein.

Ein Entscheid des Bundes als Grundeigentümer hinsichtlich der aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf über das Jahr 2014 hinaus steht nicht unmittelbar bevor. Hingegen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 27. Mai 2009 von den Zwischenergebnissen des Projekts Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf Kenntnis genommen und das weitere Vorgehen festgelegt. Er hat sich gegen eine künftige Inanspruchnahme des Flugplatzareals für konventionelle Mischnutzungen ausgesprochen. Angesichts der Chancen, die Grösse und Grundeigentümerstruktur des Flugplatzareals eröffnen, könnte dieses gemäss Vorschlag der Arbeitsgruppe Testplanung bis auf Weiteres als strategische Landreserve gesichert werden. Das Projekt Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf wird unter Federführung der Baudirektion fortgeführt, um mögliche Sondernutzungen zu evaluieren und Abklärungen bei Schlüsselakteuren vorzunehmen, insbesondere aus den Bereichen Bildung, Forschung und Gesundheit. Darauf aufbauend, sollen sodann Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Flugplatzareals im kantonalen Richtplan festgelegt werden. Die Arbeiten der Testplanung liegen dem Regierungsrat nun vor, sodass er in den nächsten Monaten über entsprechende Eckwerte befinden kann. Der Kantonsrat wird sich bezüglich einer zivilen Nachnutzung des Flugplatzareals im Rahmen des Richtplanverfahrens einbringen können.

Zu Frage 1:

Ein nationaler Forschungs- und Innovationspark im Kanton böte viele Möglichkeiten für Wissenschaft und Wirtschaft des ganzen Landes. Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit dem Standortbericht 2008 dargelegt, dass Zürich im Vergleich mit anderen europäischen Stadtregionen ähnlicher Grösse eine bemerkenswerte wirtschaftliche Leistungsfähigkeit aufweist. Um im globalen Standortwettbewerb bestehen zu können, muss sich die Wirtschaft auf wissens- und kapitalintensive Tätigkeiten ausrichten. Ein solcher Park würde die Triebkräfte des Wachstums – neue Technologien und Innovationen – weiter bün-

deln und stärken. Die Konkurrenzfähigkeit des Standorts würde gestärkt und aus den grossen Investitionen in Hochschul- und Wissenschaftsinfrastruktur könnte volkswirtschaftlicher Mehrwert geschaffen werden.

Es ist deshalb eine grosse Chance, einen nationalen Forschungs- und Innovationspark mit Unterstützung des Bundes zu verwirklichen. Regierungsrat und Kantonsrat müssen zum gegebenen Zeitpunkt klar Stellung beziehen, um dann die politischen, raumplanerischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine bestmögliche Nutzung des Areals verwirklichen zu können.

Zu Frage 2:

Ein schweizerischer Forschungs- und Innovationspark ist ein nationales Vorhaben. Die Frage, wo ein solcher eingerichtet wird, ist somit aus nationaler Sichtweise zu beantworten. Unter diesem Gesichtspunkt erfüllt kein anderer Standort die Voraussetzungen besser als Zürich: Der immer stärker werdende wissensbasierte Innovationswettbewerb erfordert das Vorhandensein renommierter Hochschulen. Mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich und der Universität Zürich sowie den universitären Spitälern verfügt der Kanton über eine Wissenschaftsinfrastruktur, die es in internationalen Rankings immer wieder auf vordere Plätze schafft. Ideal ergänzt wird das Wissenszentrum Zürich durch die Zürcher Fachhochschule, die wiederum stark mit der Wirtschaft verbunden ist.

Der Forschungs- und Innovationspark kann nur erfolgreich sein, wenn sich alle betroffenen Institutionen aktiv einbringen, d. h. Forschungseinrichtungen und Hochschul institute sich hier ansiedeln und koordiniert arbeiten. Die Ausrichtung der Mittel auf den Park hätte weitreichende Konsequenzen auf die Mittelallokation und räumliche Verteilung der bestehenden Einrichtungen. Notwendig ist somit die Bereitschaft, Elemente aus dem bestehenden Wissens- und Innovationsnetzwerk an einem gemeinsamen Standort zu vereinen. Um die Vorleistungen zu bestimmen und zu finanzieren, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die von einer rein staatlichen Organisationsform bis hin zu einer Public Private Partnership reichen. Dabei stellen sich mannigfache und komplexe Vorfragen aus Politik (z.B. die Interessen der Anrainergemeinden, des Kantons und des Bundes), Wissenschaft (z.B. der Hochschulen) und der Wirtschaft (z.B. der mitfinanzierenden Unternehmen). Alle Varianten benötigen aber entsprechende personelle und finanzielle Mittel.

Zu Frage 3:

Für den Forschungs- und Innovationspark gilt nicht, dass dieser entweder auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf oder an einem anderen Standort geschaffen werden muss. Vielmehr ist auch ein organisches Wachstum aus dem Flugplatzareal heraus denkbar, wofür dieser durchaus Entwicklungspotenzial bietet. Auch ein zusätzlicher Standort muss hohe Anforderungen erfüllen. So muss er eine Fläche von etwa 50 Hektaren sowie eine gute verkehrsmässige Erschliessung aufweisen und möglichst im Eigentum eines Akteurs stehen, idealerweise zu massgeblichen Teilen auch der öffentlichen Hand. Sodann muss die Entwicklung eines solchen Areals im Einklang mit den übergeordneten raumordnungspolitischen Zielsetzungen stehen. Wesentlich ist also namentlich das Raumordnungskonzept, das der Regierungsrat mit dem Raumplanungsbericht 2009 vorgelegt hat. Auch andere Standorte könnten vorfrageweise thematisiert werden.

*Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon):* Eigentlich ist es ja das edle Schicksal von Interpellationen, dass die Fragen, die sie aufgeworfen haben, mehr als drei Jahre später bei der Besprechung im Rat ihre Aktualität verloren haben. Ist dem nicht so, dann war die Regierung entweder untätig, unwillig oder mit widrigen Umständen konfrontiert oder einem Mix von allem. Nun, diese Interpellation ist noch immer aktuell. Ihre Fragestellung wurde mit der dringlichen Anfrage 298/2012 von Gabriela Winkler gar erneuert und erweitert. Die wesentlichen Fragen waren und sind: Sieht der Regierungsrat den Nutzen eines nationalen Forschungs- und Innovationsparks im Kanton Zürich? Setzt er sich gegenüber anderen Kantonen und dem Bund für einen Standort Zürich ein? Und inwieweit prüft er neben dem fokussierten Standort Flugplatz Dübendorf alternative Standorte? Und siehe da, Hartnäckigkeit zahlt sich aus. Denn zwar hat der Regierungsrat einen in unseren Augen sehr positiven Regierungsratsbeschluss gefällt, er hat nämlich am 6. Juni 2012 einen Grundsatzentscheid zum Innovationspark getroffen und es sich zum Ziel gesetzt, im Kanton Zürich einen Innovationspark zu errichten. Zudem wurde das Ziel der Errichtung eines Innovationsparks in unsrem Kanton als zusätzliche Massnahme zu einem Legislaturziel des Regierungsrates formuliert und so auch im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) verankert. Das ist wirklich sehr erfreulich. Kommuniziert wurde indessen dies nicht. Ein öffentliches Einstehen der Regierung für einen



nationalen Forschungs- und Innovationspark blieb aus. Weshalb, weiss ich nicht. Es brauchte die vorhin erwähnte dringliche Anfrage im Oktober des letzten Jahres, damit die Regierung dann Anfang November 2012 ihren Beschluss vom Juni in einer Medienmitteilung öffentlich machte. Was die Regierung darin, in dieser Medienmitteilung, zum Ausdruck brachte, ist, wie erwähnt, in unserem Sinne. Und es ist auch höchste Zeit, jetzt Farbe zu bekennen, denn zurzeit steckt das Forschungs- und Innovationsförderungsgesetz, FIFG, im Differenzbereinigungsverfahren. Es sollte im Verlauf dieses Jahres in Kraft gesetzt werden können. Und die Regierungen von Basel-Stadt, Bern, Waadt und Wallis haben zum Teil bereits sehr konkrete Angebote gemacht und Standorte ins Spiel gebracht, zum Beispiel in Biel und in Lausanne. Das ist verständlich, denn mit der Totalrevision des erwähnten Gesetzes werden auf Bundesebene die rechtlichen Grundlagen für die Unterstützung von einem oder mehreren Innovationsparks geschaffen. Die Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren, VDK, befasst sich ebenfalls mit dem Thema, mit der Ausarbeitung eines möglichen Aufbau- und Betriebskonzeptes und auch die Metropolitankonferenz Zürich ist mit dem Thema beschäftigt.

Der Kanton bringt nun ebenfalls klar und deutlich einen Standort ins Spiel, nämlich eben den Flugplatz Dübendorf. Die zukünftige Nutzung des Flugplatzes ist ja bereits seit einigen Jahren Gegenstand von Planungen und Studien. Nach Abschluss der kantonalen Testplanung für das Flugplatzareal wurde der Bund über die entsprechenden Ergebnisse informiert. Seither laufen verschiedene Vertiefungsarbeiten. Im Rahmen der öffentlichen Auflage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans von Januar bis April 2011 wurde dem Bund die Absicht des Kantons erneut zur Kenntnis gebracht. Demnach soll auf dem Flugplatzareal Dübendorf künftig kein Flugbetrieb mehr stattfinden, einzig eine weitere Teilnutzung als Helikopter-Basis für die Armee und die REGA (*Schweizerische Rettungsflugwacht*) soll möglich bleiben. Angesichts seiner Grösse und Lage soll das Flugplatzareal als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonalen oder nationaler Bedeutung freigehalten werden. Und das ist natürlich prädestiniert oder ausgerichtet auf die mögliche Ansiedlung eines nationalen Innovationsparks. Diese Festlegungen wurden mit der Richtplan-Vorlage im März 2012 dann auch schriftlich festgehalten, die Genehmigung des kantonalen Richtplans – das wissen Sie – steht indessen noch aus.

Der Umstand, dass das Flugplatzareal in absehbarer Zeit für neue Nutzungen zur Verfügung stehen könnte, war ja auch Anlass für die Stiftung «Forschung Schweiz», die Idee eines Innovationsparks voranzutreiben. Das Flugplatzareal in Dübendorf stand somit von Anfang an im Zentrum der Überlegungen im Zusammenhang mit einem Innovationspark im Kanton Zürich, auch ohne dass dies bereits so von der Regierung gesagt wurde. Nun hat sie es gesagt. Mit dem Beschluss vom 6. Juni 2012 hat die Regierung nun also ihre Absichten formell zum Ausdruck gebracht und sie ist auch dem Verein «Swiss Innovation Park», der von FDP-Nationalrat Ruedi Noser präsiert wird, beigetreten. Dieser Verein bildet die Trägerschaft für einen nationalen Innovationspark, wie ihn das neue Gesetz eben vorsehen würde. Er setzt sich für den Standort Dübendorf als sogenanntes Leuchtturm-Projekt ein und er soll die schweizweite Abstützung des Projektes sichern und die Koordination der verschiedenen regionalen Initiativen übernehmen. Zu diesem Zweck hat der Verein auch eine Machbarkeitsstudie bei der ETH in Auftrag gegeben. Der Bundesrat hat sich positiv geäussert, bereits im Jahr 2008, und die Standortgemeinden genauso. Trotzdem sind zurzeit auf kantonaler Ebene keine Arbeiten an einem eigentlichen Masterplan Dübendorf im Gang, da der Entscheid des Bundes über die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf erst in der ersten Hälfte 2013 erwartet wird. Dieser Entscheid kommt und dieser Entscheid ist wirklich überfällig. Die Planungen werden vorangetrieben, sobald dieser Entscheid des Bundes über die Zukunft des Areals vorliegt. Es macht ja auch durchaus Sinn, dass der Regierungsrat sich bei seinem Grundsatzentscheid zum Innovationspark allein auf Dübendorf als möglichen Standort festgelegt hat, dass auch Alternativ-Standorte gesucht werden, Standorte, die allerdings hinsichtlich Grösse, Nähe zu Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Lage im Siedlungsgefüge, Erschliessung und Eigentumssituation mit dem Flugplatzareal Dübendorf vergleichbar sind. Diese Ergebnisse, so wurde in besagter dringlicher Anfrage kommuniziert, sollten bis Ende 2012 vorliegen. Mir sind sie noch nicht bekannt, aber 2012 ist ja schliesslich auch wirklich seit Kurzem vorbei.

Wir danken grundsätzlich der Regierung, dass sie das Projekt «Forschungs- und Innovationspark im Kanton Zürich» vorantreibt, in unseren Augen überzeugend vorantreibt, und wir sichern der Regierung auch unsere Unterstützung bei ihren Bemühungen zu, dass ein For-

schungs- und Innovationspark hier im Kanton Zürich einen Standort erhält. Besten Dank.

*Orlando Wyss (SVP, Dübendorf):* Im Zuge der Diskussionen über die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf kam von Nationalrat Ruedi Noser und der «Stiftung Forschung Schweiz» die Idee für die Schaffung eines Innovationsparks auf einem grossen Teil dieses Geländes auf; ein gigantisches Projekt, welches auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf entstehen soll und mit den weitergehenden Projekten um dieses Gelände die Bevölkerungszahl dieser Gemeinde explodieren liesse.

Als Erstes muss man die Träumer, welche ein solches Mega-Projekt ins Auge fassen, darauf hinweisen, dass die Wahrscheinlichkeit gross ist, dass der Militärflugplatz Dübendorf auch über 2014 hinaus aviatisch genutzt werden wird. Die Ergebnisse der Studie über eine militärisch-zivile Mischnutzung, welche vom VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*) und UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) in Auftrag gegeben wurde, stehen noch aus und werden vielleicht einige aus ihren Träumen wecken. Das Wort «Innovationspark» muss man bei dieser Fata Morgana auch hinterfragen. Was an einer Idee innovativ sein soll, bei der man sich zuerst das Land im Wert von mehreren Hundert Millionen Franken vom Bund schenken lassen muss, damit diese Innovation zustande kommt, wird von vielen nicht erkannt. Auch macht man sich in gewissen Kreisen falsche Vorstellungen über die Notwendigkeit eines Innovationsparks. Die gemischte Nutzung von Forschung und Produktion an einem gemeinsamen Ort scheint nicht in dem Masse nachgefragt zu werden, wie dies uns die Befürworter suggerieren. Wenn die Nähe von Forschungs- und Produktionsstätten eine solche Nachfrage hätte, wären im Raum Zürich Nord, Opfikon, Dübendorf und Umgebung mit den Entwicklungsgebieten, welche schon bestehen oder nächstens geplant sind, genügend Angebote vorhanden, die genutzt werden könnten. Alle diese Standorte zeichnen sich durch ihre Nähe zu den ETH-Standorten Zürich und Hönggerberg aus. Eines müsste auch bürgerliche Politiker bei dem Enthusiasmus der Linken und Grünen für den Innovationspark Dübendorf nachdenklich stimmen: Diejenigen, welche sich über jeglichen minimalen Mehrverkehr und den Schutz jedes Froschteiches stundenlang auslassen können, setzen sich

mit Überzeugung für die Zubetonierung der letzten grünen Lunge in unserem Gebiet ein. Diese Kreise würden sehr wahrscheinlich jede Nutzungsänderung auf diesem Gebiet unterstützen, nur um dem Ziel näher zu kommen, die Armee abzuschaffen oder ihr nachhaltig zu schaden. Also fassen Sie ins Auge, dass ein Innovationspark, welcher nicht auf dem Gebiet des Militärflugplatzes gebaut werden müsste, nicht mehr die Unterstützung der Linken und Grünen haben würde, weil diese sich vielleicht wieder an ihre ursprünglichen Ziele erinnern könnten, Umweltpolitik zu betreiben. Die Diskussion über Innovationsparks in Dübendorf oder auf der grünen Wiese anderswo im Kanton Zürich ist obsolet. Nach Annahme der Kulturlandinitiative wird nirgendwo ein solches grössenwahnsinniges Projekt auf unserem Kantonsgebiet realisiert werden können.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Idee eines Innovationsparks in der Grössenordnung, wie er in Dübendorf als Vision besteht, wegen der mangelnden Nachfrage, der Belastung unserer Infrastruktur, der fehlenden finanziellen Basis ohne grosszügige Geschenke des Staates und schlussendlich der angenommenen Kulturlandinitiative nirgends in unserem Kanton realisierbar sein wird. Träumen ist erlaubt. Aber wenn man geweckt wird und aufwacht, sollte man sich wieder der Realität zuwenden.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Als Erstes wird für einen nationalen Innovationspark ein grosses Grundstück von 50 Hektaren benötigt. Dübendorf ist für uns nicht das letzte Wort. Aber eher als andere Kantone könnte Zürich auch finanzielle Vorleistungen bringen. Hochschulen, Spitäler und Fachhochschulen müssten bereit sein, Teile ihres Wissens und Innovationsnetzwerkes an einem gemeinsamen Standort zu vereinen. Grundsätzlich ist ein solcher Innovationspark für die Schweiz und den Kanton Zürich sehr wichtig, da aufgrund des hohen Lohnniveaus und des starken Frankens nur sehr wissens- und kapitalintensive Tätigkeiten auf dem Weltmarkt bestehen können. Hätte der Kanton Zürich verkehrsmässig sehr gut erschlossene Flächen ausser Dübendorf? Kollege Orlando Wyss hat andere mögliche Standorte erwähnt. Könnte die vom Stimmvolk angenommene Landschaftsinitiative eine Rolle spielen? Um die Realisierungschancen im Kanton Zürich zu beurteilen, müssen wir Antworten auf diese Fragen haben. Aber grundsätzlich unterstützt die EVP-Fraktion die Zielrichtung eines Forschungs- und Innovationsparks. Danke.

*Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf):* Der Regierungsrat bestätigt mit der Beantwortung der vorliegenden Interpellation, dass der Kanton Zürich bereits heute mit seinen zahlreichen öffentlichen und vor allem privaten Einrichtungen einen ausgezeichneten Ruf in der Wirtschaft und Wissenschaft genießt. Die Frage soll erlaubt sein: Warum braucht es denn noch zusätzlich einen Innovationspark? Mit dem Fokus der Debatte eines Standortes auf den Militärflugplatz Dübendorf, lenkt man vom eigentlichen Ziel ab. Offenbar hat sich der Regierungsrat als langfristiges Ziel gesetzt, steuerbare Forschung im Kanton Zürich anzusiedeln.

Als Gegnerin einer Verstaatlichung wehre ich mich mit aller Vehemenz dagegen. Es darf nicht sein, dass die Regierung inskünftig strategisch festlegen kann, wer in welchen Themen forscht.

Seit Jahren wird der Militärflugplatz Dübendorf von der Politik für die Durchsetzung eines staatlichen Innovationsparkes missbraucht. Und Unmengen an Steuergeldern werden dafür verschleudert. Dies im klaren Wissen, dass dieses Areal allein Eigentum des Bundes ist. Ich erwarte von der Zürcher Regierung und von unseren Politikern den gebührenden Respekt vor unserer Landesverteidigung und vor anderem Eigentum. Der Militärflugplatz Dübendorf ist eine unverzichtbare Sicherheitsreserve und strategisch für den operationellen Betrieb der Schweizer Luftwaffe als Tor zur Ostschweiz von ausserordentlicher Wichtigkeit. Es ist Tatsache, dass die Schweizer Luftwaffe ab Dübendorf rund einen Drittel der sogenannten SAR-Einsätze (*Search and Rescue*) von den in der ganzen Schweiz durchgeführten Einsätzen leistet. Die SAR-Einsätze werden von der Luftwaffe 365 Tage im Jahr rund um die Uhr gewährleistet. Dies vor allem zugunsten der Zivilbevölkerung. Solche Einsätze werden mit den speziell ausgerüsteten Helikoptern der Luftwaffe regelmässig geflogen beziehungsweise von den zivilen Behörden in Anspruch genommen.

Die Schweizer Armee und unsere Luftwaffe – dazu zählen auch die Verantwortlichen des Militärflugplatzes Dübendorf leisten den grösstmöglichen Beitrag an die Sicherheit unseres Landes und zugunsten der Bevölkerung, denn ohne Sicherheit keine Freiheit. Geschätzter Regierungsrat – ich spreche da das Gesamtgremium an–, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte, zum Wohle unseres Landes bitte ich Sie eindringlich, damit aufzuhören, auf den Sicherheitsfaktor Militärflugplatz Dübendorf zu spekulieren. Das Wohl unseres Landes hat erste Priorität. Besten Dank.

*Stefanie Huber (GLP, Dübendorf):* Die Grünliberalen begrüßen die Stellungnahmen des Regierungsrates zuhanden eines nationalen Innovationsparks im Kanton Zürich und einer nichtaviatischen Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf. Dies können wir der Antwort auf diese Interpellation entnehmen, aber auch dem Beschluss, wie erwähnt, vom Juni 2012 oder anderen Vorstössen und Medienmitteilungen. Die Standortvorteile, welche der Kanton Zürich und speziell der Militärflugplatz Dübendorf für einen nationalen und vor allem international auch gut erreichbaren Innovationspark aufweisen, finden sich auch schweizweit kaum woanders. Selbstverständlich ist aber auch, dass das Netzwerk eines solchen Innovationsparks weit über den direkten Standort hinausweist. Auch wenn die Zukunft des Militärflugplatzes noch nicht ganz definiert ist, ist es uns wichtig, dass sich der Regierungsrat für den Kanton Zürich als Standort eines Innovationsparks einsetzt, wie er dies beispielsweise auch in Verein «Swiss Innovation Park» tut. Und wir erwarten, dass dies auch in die Gesetzgebungen der nächsten Monate einfließen wird. Danke.

*Gabriela Winkler (FDP, Oberratt):* Warum auch so viel Aufregung darüber, dass man sich im Kanton Zürich von behördlicher Seite her Gedanken macht, wie der Wissensstandort Zürich, der Wissensstandort Schweiz auf dem Feld des Kantons Zürich sich weiterentwickeln kann? Darum nämlich geht es. Der Bund hat zu viele Pisten. Die Pisten sind ihm zu teuer. Er überlegt sich, welche Pisten er künftig noch nutzen will und kann und ob er das wirtschaftlich verkraften kann. Und damit steht von Bundesseite unter anderem der Flugplatz Dübendorf in seiner bisherigen aviatischen Nutzung zur Debatte. Es ist von mir aus gesehen absolut selbstverständlich, dass eine Regierung, die in die Zukunft blickt, sich Gedanken darüber macht, was sie mit einer solchen strategischen Landreserve, die potenziell in den nächsten paar Jahren frei werden könnte, anstellen will. Es ist nämlich durchaus so, dass der Bund zwar Grundeigentümer ist, die Planungshoheit, die raumplanerische Verantwortung dafür allerdings, was auf diesem Land geschehen kann in Zukunft, die liegt beim Kanton. Und selbstverständlich, wenn es eine Nutzung geben sollte, die der Bund nicht mehr tragen will, wird man mit dem Bund Verhandlungen führen müssen: Bleibt er Eigentümer, bleibt er nicht Eigentümer? Verkauft er, verschenkt er, was auch immer soll er tun? Auch das kann man nur dann machen, wenn man einigermaßen klare Vorstellungen

darüber hat, was auf diesem Gelände sinnvollerweise in Zukunft möglich sein sollte.

Einem Irrtum, der sich offenbar in verschiedenen Köpfen festgesetzt hat, möchte ich gleich von vornherein die Spitze nehmen. Es ist nämlich nicht so, dass das gesamte Gelände des heutigen Flugplatzes Dübendorf für diesen Innovationspark benötigt werden würde. Dazu ist das Gelände viel zu gross und die Ansprüche eines solchen Parks sind wesentlich bescheidener. Das heisst auch, dass auf diesem Gelände multifunktionale Nutzungen möglich sind, dass fliegerische Nutzung im Helikopterbereich sich problemlos kombinieren lässt, ob man dort ein Naturschutzgebiet entwickeln will, ob man dort Wohnungen bauen will oder ob man eben für den Wissensstandort Schweiz, für den Wissensstandort Zürich etwas tun will in Richtung eines Innovationsparks. Ferner ist anzufügen, dass sich auch auf eidgenössischer Ebene ja die gesetzlichen Grundlagen nun nachhaltig verändert haben. Es gibt ein Forschungs- und Innovationsgesetz. Dieses Gesetz sieht einen Innovationspark vor. Und die Konkurrenz der Kantone ist am Laufen. Und wenn der Kanton Zürich sich hier nicht melden würde, würde man ihm zu Recht vorwerfen, dass er die Zukunft des Wissensstandortes Zürich mit der Universität, dem Universitätsspital und der ETH verschenken würde. Das dürfte sich keine Regierung je gefallen lassen müssen. Deshalb: Beruhigen Sie sich, es wird dort einen Innovationspark geben können, wenn die Rahmenbedingungen klar sind. Dass man sich heute schon Überlegungen macht, dass man den planerischen Prozess in Gang setzt in der Baudirektion, wie man umzonen und wohin man zonen will, das ist nichts anderes als vorausschauendes Handeln. «Gouverner c'est prévoir», für einmal funktioniert das.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Die SP hat sich schon immer, seit die Diskussion um den Innovationspark begonnen hat, sehr sympathisch zu und überzeugt von dieser Idee geäussert. Wir unterstützen deshalb die Intention der Interpellation von Kollega Thomas Vogel und wir sind auch besorgt, dass sich die Regierung vielleicht zu wenig deutlich äussert im Konkurrenzkampf der Kantone. Ich möchte nicht alles kommentieren und wiederholen, was bereits gesagt worden ist. Ich glaube, die Fronten sind klar: auf der einen Seite die Dübendorfer Traditionalisten, die aus dem Flugplatz ein modernes Armeemuseum im Umfang von einigen Quadratkilometern machen wollen. Ich glau-

be, dieser Kampf ist gefochten, der ist überstanden, es geht darum, wie wir die Verdauungsbeschwerden bewältigen können.

Ich möchte den Dübendorfer Kolleginnen und Kollegen von der SVP auch zu bedenken geben: Was richten Sie eigentlich städtebaulich, raumplanerisch mit Ihrer Stadt an? Dübendorf nennt sich ja nicht «Dübenstadt», sondern Dübendorf, möchte aber trotzdem irgendwie halbwegs eine Stadt sein. Und wenn wir Dübendorf jetzt in seiner städtebaulichen Entwicklung betrachten, dann müssen wir sagen: Diese Stadt ist ein «No Man's Land», diese Stadt hat versagt in jeder Beziehung, was die Stadtentwicklung betrifft. Sie wird sich nicht einig, was sie eigentlich sein will. Und alle jene, die für den Flugplatz Dübendorf immer noch die Verwendung als halbwegs Militärstandort im Auge haben, die versündigen sich an der Zukunft dieser Stadt, die doch immerhin über 20'000 Einwohner hat. Und ich möchte die SVP in Dübendorf und auch die anderen bürgerlichen Kräfte in Dübendorf, die hier nicht vertreten sind, aufrufen: Beteiligen Sie sich ein bisschen an den Visionen für Dübendorf und seine Umgebung und lassen Sie Ihre Stadt nicht weiter verkommen, so wie es sich jetzt leider abzeichnet.

Die SP möchte für das Militärflugplatz-Gebiet Dübendorf grosso modo eine Drittelnutzung sehen. Ein Drittel soll in Richtung Stadtentwicklung gehen, ein Drittel in Richtung Erholung und ein Drittel in Richtung Naturschutz. Das wäre eine ausgewogene, nachhaltige Nutzung dieses Geländes, das aber natürlich auch gut an die bereits erfolgten Entwicklungen in der Nachbarschaft angeschlossen werden muss. Unabdingbar ist unserer Meinung nach, dass für diese Entwicklung eine öffentlich-rechtliche Trägerschaft gegründet wird. Das Parzellieren des heutigen VBS-Geländes ist trotz der Ideen in Bern, dass man die Mehrwerte aus Verkauf oder Nutzung von Militärland direkt im Sinne eines Profitcenters in der Armee behalten will, ist trotz dieser Überlegungen natürlich sehr angezeigt; eine einheitliche öffentlich-rechtliche Trägerschaft, sodass unsere öffentlichen Interessen dort gewahrt sind.

Zum Schluss noch eine ganz wichtige Richtigstellung: Wir werden diese Woche, am Freitag, vom Regierungsrat seine Vorstellungen zur Umsetzung der Kulturlandinitiative präsentiert erhalten. Kollega Orlando Wyss hat hier die Behauptung in den Raum gestellt, die Kulturlandinitiative verhindere die Entwicklung eines Innovationsparks in Dübendorf. Es freut mich einerseits, dass aus der SVP die Wirksam-



keit dieser Initiative so hoch eingeschätzt wird. Auf der anderen Seite ist das juristisch schlicht und einfach falsch. Das Forschungs- und Innovationsförderungsgesetz ist ein Bundesgesetz. Es sieht, wie Kollegin Gabriela Winkler klar gesagt hat, die Bezeichnung ganz spezieller Standorte als Parkstandort vor. Das ist ein Bundesgesetz. Und wie wir alle wissen, bricht ein Bundesgesetz die kantonalen Gesetze. Also wenn der Bund sagt, in Dübendorf ist ein Standort für einen Innovationspark, dann greift dort die kantonale Kulturlandinitiative auf keinen Fall. Das einfach zur Richtigstellung, damit wir nicht am Samstag in der Zeitung lesen: «Jetzt verhindert der Regierungsrat den Innovationspark in Dübendorf.» Vielen Dank.

*Orlando Wyss (SVP, Dübendorf) spricht zum zweiten Mal:* Noch ein Wort zu den düsteren Prognosen von Ruedi Lais zur Stadt Dübendorf. Ich kann Sie beruhigen: Die Stadt Dübendorf ist auf gutem Wege, auch städtebaulich. Nur decken diese Ziele sich nicht mit den Zielen von Ruedi Lais. Denn Ruedi Lais möchte eine grosse Glatttalstadt, eine Millionenstadt, und hier macht Dübendorf nicht mit. Die Entwicklung wollen wir selber in der Hand behalten, tun wir auch, Kollege Ruedi Lais. Ich kann da beruhigt zu Protokoll geben, dass Dübendorf gut aufgestellt ist und wir unsere Hausaufgaben machen.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Der Innovationspark führt immer wieder zu Diskussionen und man stellt sich die Frage: Wollen wir einen Innovationspark oder nicht? Mit meinen vielfältigen Kontakten zu Wirtschaft und Wissenschaft kann ich eigentlich erfreut feststellen, dass sich diese Frage gar nicht stellt. Denn der Kanton Zürich ist ein Innovationspark, wenn wir zum Beispiel den Vergleich mit dem Silicon Valley machen. Aber der Regierungsrat hat im Regierungsratsbeschluss vom Juni 2012 nochmals seine Ziele ausgelegt. Und ein Geheimnis kann ich auch lüften, warum er nicht öffentlich war und erst Ende Jahr öffentlich wurde, das ist ganz einfach: Eigentlich hatten wir Signale vom VBS, dass der Stationierungsentscheid bis Ende 2012 kommen würde und damit der Entscheid zu Dübendorf. Das wurde verzögert. Deshalb entschlossen wir uns Ende Jahr, diesen Regierungsratsbeschluss dann halt im Rahmen einer anderen Anfrage öffentlich zu machen.

Aber es ist so: Der Regierungsrat bekennt sich zu einem Innovationspark in Zürich. Er ist der Meinung, dass Dübendorf eine gute Möglichkeit ist und wäre. Aber – und das möchte ich hier auch klipp und klar sagen und ich denke, das ist wichtig – wenn Dübendorf uns nicht zur Verfügung steht, dann muss der Kanton Zürich an einem andern Ort einen Innovationspark schaffen. Und das wollen wir auch. Wir wollen den Innovationspark nicht direkt von Dübendorf abhängig machen, denn das wäre falsch.

Das Gesetz über Bildung und Forschung und Innovation im Bund wurde ja intensiv und breit diskutiert und festgelegt. Wir sind daran, hier mit der VDK – das wurde auch erwähnt, die Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz, die diese Studie macht –, und dem Swiss Innovation Park die Grundlagen über das Vorgehen zu erarbeiten. Denn es gibt noch viele Fragen. Sehr viele Fragen sind noch offen in diesem Zusammenhang. Und die zentrale Frage – sie wurde hier auch nicht beantwortet – ist: Was ist eigentlich ein Innovationspark? In den nationalen Räten, wenn man die Diskussion verfolgt hat, wissen die meisten nicht, was ein Innovationspark ist. Und es ist auch relativ schwierig zu definieren, was es genau ist. Aber wir werden ja in den nächsten Wochen in der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) Gelegenheit haben, seitens der Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Bildungsdirektion noch Stellung zu nehmen zur Frage, was wir genau unter dem Innovationspark verstehen.

Ich kann Ihnen einfach versichern: Wir sind und bleiben dran. Ich hatte letzte Woche Gespräche mit der ETH-Leitung, mit der EAWAG (*Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz*) in Dübendorf, ich war im IBM-Researching in Rüschlikon, alles Betriebe, die die Grundlagen legen, warum Zürich eigentlich die besten Aussichten hat, mit der Universität, mit den Kantonsspitalern und den vielen innovativen Firmen ein Hubstandort für den Innovationspark Schweiz zu werden. Aber es gibt – ich habe es gesagt – noch viele Fragen zu lösen, beispielsweise die Trägerschaft. Die Trägerschaft ist meines Erachtens momentan eine offene Frage, denn die Standortkantone müssen sicher besser eingebunden werden. Denn insbesondere die raumplanerische Frage oder die gebietsplanerische Frage wird und ist immer Sache der Kantone. Das kann das Bundesgesetz nicht aushebeln.

Und dann möchte ich auch noch ein Wort über die Grössenverhältnisse verlieren: Ich bin der Meinung, wenn jetzt beispielsweise in Dü-

bendorf oder an einem anderen Ort zehn, zwanzig Hektaren für einen Innovationspark bereitgestellt werden könnten – diese Fläche wird hier von Ihnen in einem Raumplanungs- oder in einem Gebietsverfahren festgesetzt –, dann hätten wir die Grundlage für einen Innovationspark. Wissen Sie, davon reden und dann so einen Park füllen, das sind zweierlei Sachen. Und wir Schweizer sind immer gut gefahren, wenn wir nicht allzu gross angerichtet haben, sondern wenn wir gute Bedingungen zur Verfügung gestellt haben und dann die Firmen und die Forschung und Wissenschaft zusammengeführt werden konnten. Ich denke, eine solche Grössenordnung ist im Kanton Zürich jederzeit möglich. Sie wäre nicht nur in Dübendorf möglich, aber sie wäre auch in Dübendorf möglich, ohne alles infrage zu stellen, was dort militärisch noch nötig ist. Und eines möchte ich auch noch sagen: Heli-Basis und REGA-Basis, das hat der Regierungsrat in früheren Anfragen bereits klar kundgetan, werden mit all diesen Fragen nicht infrage gestellt.

Sie sehen also: Wir sind daran. Ich war im Rahmen der Metropolitankonferenz bei Bundesrat Johann Schneider-Ammann – gerade der erste Termin dieses Jahres. Er ist ja neu zuständig für den Innovationspark. Der Bundesrat will die Sonderbotschaft bis Ende 2013 zum Innovationspark durch das nationale Parlament bringen. Deshalb sind noch ganz wichtige Fragen zu lösen. Aber wir sind daran und ich denke, man muss das auch ein bisschen pragmatisch sehen. Wir sind gut unterwegs und Zürich – das kann ich Ihnen versichern – nimmt seine Interessen wahr. Besten Dank.

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Ich stelle fest, dass der Interpellant seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben hat.

Das Geschäft ist erledigt.

**10. Studie über «Gesundheitsrisiko Fluglärm»**

Postulat von Priska Seiler Graf (SP, Kloten), Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Thomas Hardegger (SP, Rümlang) vom 4. Januar 2010

KR-Nr. 21/2010, RRB-Nr. 578/14. April 2010 (Stellungnahme)

*Das Postulat hat folgenden Wortlaut:*

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine unabhängige Studie zulasten des Lärmfonds zu veranlassen, die den Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Beeinträchtigungen am Beispiel Flughafen Zürich untersuchen soll.

Begründung:

Eine neue deutsche Lärmstudie (Prof. Dr. Eberhard Greiser, Epi. Consult, GmbH, «Risikofaktor nächtlicher Fluglärm», November 2009) im Auftrag des Umweltbundesamtes wertete die Krankenkassendaten von über 1 Million Flughafenwohnerinnen und -wohnern aus. Untersucht wurde der Einfluss von Fluglärm auf Herz-/Kreislaufbeschwerden und auf psychische Erkrankungen. Die Ergebnisse dieser Studie sind erschreckend: Das Risiko für Herz-/Kreislaufkrankungen steigt in der untersuchten Flughafenregion signifikant an, besonders bei denjenigen Personen, die auch nachts oder in den Tagesrandstunden von Fluglärm beschallt werden. Frauen sind gemäss erwähnter Studie sogar einem noch grösseren Gesundheitsrisiko ausgesetzt.

Solche Ergebnisse lassen aufhorchen, vor allem im Zusammenhang mit den hiesigen Diskussionen über die Länge der Nachtruhe. Darum ist es notwendig und angebracht, eine eigene Zürcher Studie zu diesem Problemfeld zu verfassen, damit klar wird, inwiefern der Verursacher Massnahmen zur Emissionsbekämpfung ergreifen muss. Insbesondere sollen auch die Auswirkungen auf Kinder untersucht werden.

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

Die im Auftrag des deutschen Umweltbundesamtes von Prof. Dr. Eberhard Greiser und Dipl.-Ing. Claudia Greiser erstellte Studie «Risikofaktor nächtlicher Fluglärm, Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen

im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn» (Musweiler, 2009) hatte zum Ziel, den möglichen Einfluss von Fluglärm, insbesondere von nächtlichem Fluglärm, auf das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen sowie von psychischen Erkrankungen zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurden die Daten von mehr als einer Million Versicherter mit Wohnsitz rund um den Flughafen Köln-Bonn mit Daten des Umgebungslärms (Fluglärm, Strassen- und Schienenverkehrslärm) ausgewertet. Die Ergebnisse der Studie zeigen im Wesentlichen bezüglich Herz- und Kreislauferkrankungen (nicht jedoch bezüglich des akuten Herzinfarkts) einen linearen Anstieg des Erkrankungsrisikos von Männern und Frauen bei niedrigen Dauerschallpegeln (ab 40 dB[A]) bei allen Zeitfenstern und ab 35,25 dB(A) für den 24-Stunden-Dauerschallpegel. Hinsichtlich der psychischen Erkrankungen kommt die Studie zum Schluss, dass sich bei Frauen die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöhen, dies vor allem bei nächtlichem Fluglärm (siehe Zusammenfassung, Studie S. 40).

Das vorliegende Postulat KR-Nr. 21/2010 verlangt, eine analoge Studie für den Flughafen Zürich in Auftrag zu geben, die den Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Beeinträchtigungen zum Gegenstand hat. Die Studie solle zeigen, inwiefern der Verursacher, letztlich also die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Betreiberin des Flughafens, Massnahmen zur Emissionsbekämpfung ergreifen müsse.

Der Schutz des Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen ist oberstes Ziel des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01, Art. 1 Abs. 1). Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung sogenannte Immissionsgrenzwerte (IGW) fest, wobei er auch die Wirkungen der Immissionen auf Personen mit erhöhter Empfindlichkeit wie z.B. Kinder berücksichtigt (Art. 13 USG). Immissionsgrenzwerte für Lärm sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) regelt die vom USG vorgegebenen Grundsätze im Detail. In Anhang 5 zur LSV sind die Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen festgelegt, darunter auch der für die Beurteilung der Schädlichkeit oder Lästigkeit mass-

gebende IGW, und zwar getrennt für den Tag (06–22 Uhr) und die Nacht (22–06 Uhr, siehe Anhang 5 zur LSV, Ziffern 221 und 222).

Die Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen wurden vom Bundesrat auf Empfehlung und gestützt auf einen Bericht der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten festgelegt (6. Teilbericht, September 1997, publiziert in Schriftenreihe «Umwelt Nr. 296, Lärm, Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen», herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL, heute Bundesamt für Umwelt, BAFU], Bern 1998). Dem Bericht dieser Kommission lag eine Vielzahl von Fluglärmstudien zugrunde, darunter auch die «Lärmstudie '90, Belastung und Betroffenheit der Wohnbevölkerung durch Flug- und Strassenlärm in der Umgebung der internationalen Flughäfen der Schweiz» von Dr. Carl Oliva.

Diese Ausführungen zeigen, dass das Hauptanliegen des vorliegenden Postulats KR-Nr. 21/2010, das Aufzeigen des Zusammenhangs zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Beeinträchtigungen, in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Studien zu diesem Thema sind nur dann sinnvoll, wenn sie mit Blick auf die ganze Schweiz gemacht werden. Es wäre zwar durchaus möglich, dass der Kanton Zürich diesbezüglich eine eigene Studie in Auftrag gibt und diese, wie das vorliegende Postulat KR-Nr. 21/2010 dies fordert, einzig den Flughafen Zürich berücksichtigt, sinnvoll und zielführend wäre das allerdings nicht. Eine solche Studie müsste sehr viel breiter angelegt werden, und zwar sowohl in räumlicher als auch in thematischer Hinsicht. Derartige Arbeiten sind auf Stufe Bund im Gange. Im Zuge des Beschwerdeverfahrens gegen die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements (vBR) vor dem Bundesverwaltungsgericht hat die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) dem Gericht mit Schreiben vom 4. September 2009 Folgendes mitgeteilt: Eine Vorstudie «Überprüfung der Immissionsgrenzwerte für Lärm» vom August 2009 habe ergeben, dass aufgrund zahlreicher wissenschaftlich begründeter Hinweise der Verdacht bestehe, dass die Immissionsgrenzwerte für Lärm in ihrer heutigen Form und Höhe den Schutz der Bevölkerung vor lästigen und schädlichen Einwirkungen nicht mehr ausreichend sicherstellen könnten. Obwohl die Vorstudie keine spezifischen Aussagen zu den Lärmimmissionsgrenzwerten für Flughäfen mache, würden die EKLK und das BAFU empfehlen, die empirischen Grundlagen zur Lärmwirkung (Belästigung, Störung, medizinische und sozia-

le Auswirkungen) auf die Schweizer Bevölkerung zu aktualisieren und gestützt darauf die Immissionsgrenzwerte einer Überprüfung zu unterziehen; anschliessend sollen dem Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gegebenenfalls Empfehlungen zu deren Neufestsetzung unterbreitet werden. Ob solche Neufestsetzungen erforderlich seien und in welche Richtung sie gehen könnten, lasse sich jedoch noch nicht sagen. Die EKLK meint, dass der Zeithorizont bis zum Vorliegen neuer Erkenntnisse mit Sicherheit mehr als fünf Jahre betrage, und hält ausdrücklich fest, dass sie die heute geltenden Immissionsgrenzwerte nach wie vor als ausreichend erachte, um die Störwirkung des Lärms sachgerecht beurteilen zu können (vgl. dazu das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1936/2009 vom 10. Dezember 2009 betreffend Betriebsreglement für den Flughafen Zürich, E 37.11, S. 267 f.). Damit wird das Grundanliegen des vorliegenden Postulats KR-Nr. 21/2010 vom Bund in einem sehr viel umfassenderen Sinn aufgenommen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 21/2010 nicht zu überweisen.

*Priska Seiler Graf (SP, Kloten):* Vor etwa drei Jahren – und es sind halt schon wieder drei Jahre seither – sorgte eine neue deutsche Lärm-Studie von Professor Eberhard Greiser für ziemlich viel Aufsehen. Unter dem Titel «Risikofaktor nächtlicher Fluglärm» wurden im Auftrag des Umweltbundesamtes die Krankenkassendaten von über einer Million Flughafenwohnerinnen und -wohnern ausgewertet. Die Ergebnisse liessen an Deutlichkeit nichts mehr zu wünschen übrig. Fluglärm hat, nun auch wissenschaftlich erwiesen, einen grossen Einfluss auf Herz und Kreislauf sowie psychische Erkrankungen. Besonders stark steigt das Risiko, an einer dieser Krankheiten zu leiden, wenn die Flugbewegungen nachts passieren, was auch ohne wissenschaftliche Erhärtung nicht weiter verwunderlich ist. Nun könnten Sie sich ja beruhigt zurücklehnen und sagen: Die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Kloten betrifft dies nicht, weil wir ja eine siebenstündige Nachtruhe haben. So einfach können Sie es sich leider nicht machen, und zwar aus zwei Gründen:

Erstens: Frauen hatten laut dieser Studie ein noch grösseres Risiko, an einer der erwähnten Krankheiten zu leiden, was sich Professor Greiser damit erklärt, dass dies daran liege, dass zum heutigen Zeitpunkt im-

mer noch mehrheitlich Männer durch ihre berufliche Tätigkeit den Tag hindurch abwesend seien, also sozusagen Fluglämpause haben. Offenbar erhöht auch Fluglärm am Tag das Risiko, an Herz- und Kreislaufbeschwerden zu erkranken. Zudem fanden sich bei Frauen erhöhte Verordnungsmengen für Schlaf- und Beruhigungsmittel, der nächtliche Fluglärm trifft Frauen also offensichtlich stärker.

Zweitens: Es ist richtig, dass wir seit Juli 2010 eine siebenstündige Nachtruhe am Flughafen Kloten haben. Sie wissen aber so genau wie ich, dass diese Nachtruhe leider allzu oft missachtet wird aus mehr oder weniger nachvollziehbaren Gründen. Diese Tatsache war ja auch hier drin schon oft Gegenstand von diversen Vorstössen. Und genau diese Realität, also Lärm in der Nacht, der eigentlich nicht sein dürfte, aber doch ist, der stört nicht nur, der ärgert auch extrem und hat ganz sicher einen grossen Einfluss auf unsere Gesundheit. Da drängt sich eine Zürcher Lärmstudie meiner Meinung nach geradezu auf.

In der Antwort der Regierung werden diverse Lärmstudien zitiert, die es bereits gibt. Die sind alle wichtig und wertvoll. Mir fehlt aber eine Studie, die sich explizit auf die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms konzentriert und nicht nur auf dessen Stärke in Dezibel. Im Vorstoss wird weiter noch gefordert, dass insbesondere die Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder untersucht werden soll. Aus ausländischen Untersuchungen weiss man, dass Kinder, welche unter Fluglärm leiden, vermehrt Konzentrationsschwierigkeiten in der Schule haben. Diesen Missstand dürfen wir nicht verniedlichen, haben Kinder doch das in der Bundesverfassung verbrieft Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit.

Ich kann dem Regierungsrat aber sogar recht geben, dass zu diesem Thema eine umfassende nationale Studie angebracht wäre, bin zugleich aber auch der Meinung, dass der Kanton Zürich mit dem grössten Landesflughafen durchaus genügend Argumente für die Rechtfertigung einer solchen Studie hat. Die Finanzierung würde aus dem Lärmfonds erfolgen, dann würde dieses Geld endlich mal nicht nur für vom Flughafen bestellte Expertisenberichte und juristische Gutachten gebraucht, sondern für eine Studie, die der Bevölkerung tatsächlich von Nutzen wäre.

Bitte helfen Sie daher mit, dieses Postulat zu unterstützen.



*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Es dürfte nicht weiter erstaunen, dass die SVP-Fraktion dieses Postulat zusammen mit dem Regierungsrat ablehnen, das heisst nicht überweisen wird. Es ist ungewiss, ob die zürcherische Bevölkerung auf Fluglärm anders reagiert als andere Bevölkerungen, sagen wir mal die Romands oder vielleicht die Süddeutschen. Aber ich denke, nachdem schon x-fach Studien über den Einfluss von Lärm aus jeglicher Quelle auf den Gesundheitszustand der Bevölkerung vorliegen, ist es nicht angemessen, jetzt noch eine weitere Studie zu diesen Themen zu verfassen. Ich möchte auch zum Votum von Priska Seiler sagen: Sie hat den Lärm in der Nacht angesprochen. Auch der Nachtlärm hat verschiedenste Quellen. In der Stadt Zürich würde man von der Party-Gesellschaft sprechen oder im Limmattal vom Rangierbahnhof. Ich denke, jede dieser Lärmquellen könnte eine Studie hervorrufen, nur ist es nicht Sache des Kantons Zürich, jedes Mal eine Studie anzureissen. Aus diesen Gründen genau wie aus den genannten Gründen des Regierungsrates ist es überflüssig, dieses Postulat zu überweisen. Ich bitte Sie doch, auf diesen papiermässigen Leerlauf zu verzichten. Wir wissen doch, was mit Postulaten und deren Berichten und Studien passiert: Spätestens in zwei Jahren werden wir sie als erledigt abschreiben. Verzichten wir also auf den Leerlauf, machen wir auch etwas in Sachen Einsparungen. Ich danke Ihnen, wenn Sie das Postulat nicht überweisen.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Artikel 102 der Kantonsverfassung sagt: «Kanton und Gemeinden sorgen für den Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen.» Schädliche und lästige Einwirkungen sind so weit als möglich zu vermeiden und, wenn nötig, zu beseitigen. Die Kosten dafür tragen die Verursacher.» Also ich denke, rein vom gesetzlichen Teil her ist die Forderung abgedeckt und wir haben im Millionenzürich erhebliche Lärmbelastung durch den Fluglärm. Dieser ist im Ausmass mit keiner anderen Region der Schweiz vergleichbar. Der Regierungsrat schreibt in seiner Stellungnahme, dass es zwar durchaus möglich wäre, dass der Kanton eine eigene Studie in Auftrag gebe, es wäre aber nicht zielführend, nur den Flughafen Zürich zu berücksichtigen. Ja, welcher andere Flughafen in der Schweiz hat denn effektiv vergleichbare Emissionen und müsste berücksichtigt werden? Man verweist dann auf den Bund, dass man alles noch perfekter und noch teurer machen könnte, und macht dann lieber nichts.

Wir wollen eine Studie für den Kanton Zürich. Hier leben genug Menschen, um aussagekräftige Zahlen zu erhalten. Wir sind betroffen und wir wollen lieber einen Bericht mit einer eingeschränkten Fragestellung als keinen Bericht mit sehr viel umfassenderem Umfang. Danke.

*Ruth Kleiber (EVP, Winterthur):* Die Postulanten fordern eine unabhängige Studie, die den Zusammenhang zwischen Fluglärm und den möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen am Beispiel des Flughafens Kloten untersucht. Insbesondere sollen auch die Auswirkungen der Lärmimmissionen bei Kindern untersucht werden. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung hat ein Schreiben vom Bundesgericht im Jahr 2009 erhalten, dass der Verdacht bestehe, dass die Emissionswerte für Lärm in ihrer heutigen Form, also 2009, den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen nicht mehr ausreichend sicherstellen könnten. Der Bund will überprüfen. Die Kommission für Lärmbekämpfung hält fest, dass die Immissionsgrenzwerte nach wie vor als ausreichend erachtet werden, um die Störwirkung des Lärms beurteilen zu können. Die Störwirkung, das ist zu kurz gegriffen. Das Postulat möchte nicht eine Studie über Störwirkung, sondern eine Studie über das Gesundheitsrisiko. Wenn ich aber vom «Komitee Weltoffenes Zürich» die Forderung lese, zum Beispiel «Die Luftfahrt braucht günstige Rahmenbedingungen und Entwicklungsspielraum» oder «Von weiteren Regulierungen und Einschränkungen des Betriebes oder der Infrastruktur am Flughafen Zürich ist Abstand zu nehmen», dann kommen mir schon Bedenken, ob die jetzt schon lärm betroffene Bevölkerung wohl in Zukunft noch mehr Lärm verkraften muss und ob ihre Gesundheit beeinträchtigt wird. Die Flughafenbetreiber sollten eigentlich zusammen mit der Bevölkerung ein Interesse daran haben, dass die Gesundheit oder ein Gesundheitsrisiko der Menschen wegen Fluglärm rund um den Flughafen Kloten in einer neuen Studie nach dem heutigen Stand des Flugverkehrs ermittelt wird. Die EVP wird das Postulat überweisen.

*Benno Scherrer Moser (GLP, Uster):* Fluglärm ist ein Problem. Der Fluglärm im Kanton Zürich belastet nach ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*) 53'700 Personen massiv. Wir Grünliberale fordern seit Jahren zumindest die Einhaltung des ZFI und stehen entschlossen für einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ein. Wir stehen

auch hinter Vorstössen, welche den Fluglärm begrenzen und die Lärmbelastung der Bevölkerung reduzieren, und wehren uns gegen Ausbaupläne des Flughafens und gegen eine neuerliche Aufweichung der Nachtflugsperrre. Aber eine weitere Studie bezüglich gesundheitlicher Folgen von Fluglärm, wie im Postulat gefordert, bringt uns diesem Ziel, nämlich dem Vermeiden von Lärm, nicht näher. Solche Studien «Risikofaktor nächtlicher Fluglärm» gibt es, sind abrufbar, sind vergleichbar und müssen nicht am Beispiel Zürichs nochmals erarbeitet werden. Mit einer Studie wird niemand vom Fluglärm entlastet, daher unterstützen wir dieses Postulat nicht.

*Lorenz Schmid (CVP, Männedorf):* Ich nehme es vorweg, wir werden das Postulat nicht überweisen. Ich fühle mich ein bisschen in die Ratsdebatte von letzter Woche zurückversetzt: Eine weitere kantonale Studie, die gefordert wird für eine Angelegenheit, die klar in die Kompetenzen des Bundes gehört. In der Begründung lesen wir selbst, dass es Studien dazu gibt. Und es gibt sie erstens mal zeitgenössisch, 2009, und es gibt sie mit einem ausreichend grossen sogenannten Personen-Sample. Nämlich diese Studie, die von Professor Greifer gemacht wurde, weist ein Personen-Sample von über 1 Million betroffenen Personen aus, die im Flughafen Bonn befragt und getestet und auf die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm geprüft wurden. Hier nochmals erneut Resultate in Zürich zu erwarten, ist sicher nicht zielführend. Ich kann Ihnen sagen: Lärm ist gesundheitsschädigend, basta. Sie ist eben auch neu, diese Studie, und das scheint mir sehr, sehr wichtig. Denn die zeitgenössische Wahrnehmung von Lärm spielt in der Pathologie von solchen Erkrankungen natürlich mit. Es ist so, dass – wir kennen das Phänomen überall in der Medizin – die psychologische Komponente sehr, sehr wichtig ist. Wir wissen, dass die psychologische Komponente zum Beispiel bei der Schmerzbehandlung vielleicht sogar noch wichtiger ist als die Schmerzimpulse der Neuronen. Ich wage deshalb die Behauptung, die Studie würde sogar intrinsisch zu mehr erkrankten Personen führen, weil sie sich in diesem Umfeld dann auch sehr angesprochen fühlten.

Dass es sich hier um eine nationale Pflicht handelt, ist auch dem Bund bekannt. Er hat bereits Massnahmen zur Überarbeitung der Emissionsgrenzwerte beschlossen und wird diese Emissionsgrenzwerte überarbeiten, sicher zugunsten der betroffenen Bevölkerung. Was können wir denn, was sollen wir denn? Wir haben ein Instrument ge-

schaffen, das wirklich auch dieser Lärmbelastung Rechnung trägt, als Indikator. Das Instrument heisst ZFI. Und hier gilt es schon ein bisschen – nein, nicht nur ein bisschen –, hier gilt es den Regierungsrat zu rügen. Wir haben ein Instrument und wir arbeiten mit diesem Instrument eigentlich gar nicht. Wir haben den ZFI schon lange überschritten, schon Jahre überschritten. Und in der Interpellation zur Anfrage (182/2012) von Jean-Philippe Pinto, Josef Wiederkehr und Franco Albanese schafft der Regierungsrat überhaupt keine Klarheiten. Lieber Herr Regierungsrat, setzen Sie sich beim Bundesrat so intensiv wie möglich ein im Sinne unseres ZFI, zum Beispiel auch gegen den vom Bundesrat geplanten Südstart. Ich meinerseits werde es bei meiner Bundesrätin, Frau Doris Leuthard, tun. Ich bitte auch, dass Sie das tun. Es geht um die Einhaltung des ZFI und nicht um regionale Interessen.

*Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.):* Für die EDU ist die Gesundheit der Bewohner und Bewohnerinnen der Flughafenregion auch ein Anliegen. Wenn eine Vorstudie ergibt, dass die Immissionsgrenzwerte den Schutz der Bevölkerung nicht mehr sicherstellen, dann müssten die Zürcher Bundesparlamentarier entsprechende Vorstösse zu dieser Problematik in Bern lancieren. Die Festlegung der Lärmgrenze ist Bundessache. Es bringt darum nichts, wenn wir uns damit beschäftigen. Jedem das Seine, dafür aber richtig. Die EDU wird deshalb die Überweisung aus formellen Gründen nicht unterstützen. Danke.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Wir haben es ausführlich begründet, warum wir der Meinung sind, es braucht keine Studie. Beim Bund sind solche Arbeiten im Gang. Aber wir wissen natürlich auch, dass Lärm ein Thema ist, und zwar Lärm jeglicher Art, ein grosses Thema ist in der Bevölkerung. Aber nur mit der Studie allein bewirken wir nichts. Darum hoffe ich, dass Sie das Postulat abschreiben und nicht unterstützen.

Etwas möchte ich doch noch sagen: Der Lärm des Flughafens hat abgenommen. Es wird immer vom Wachstum des Flughafens geredet und von mehr Lärm. Aber der Lärm hat abgenommen. 2001, als die Swissair «groundete», hatten wir 325'000 Bewegungen in Zürich. Heute, im Jahr 2012, haben wir 270'000, das heisst 3,2 Prozent weni-

ger als 2011. Die Flugbewegungen nehmen ab und der Lärm ist um circa 15 Prozent zurückgegangen wegen des technischen Fortschritts. Ich bitte Sie, das auch einmal zur Kenntnis zu nehmen. Und wer sagt, beim ZFI machten wir nichts: Schauen Sie einmal diese Zahlen an, es wird um Städte geflogen. Es wird alles versucht, um mit möglichst guten Anflugverfahren die Leute zu entlasten. Aber wenn die Flughafengegend doppelt so stark wächst wie der Kanton Zürich, der schweizerisch schon überproportional wächst, dann haben wir einfach keine Chance, diesen ZFI einzuhalten. Es ist nicht der Fluglärm, es ist die Attraktivität dieses Kantons, die Attraktivität – ich muss es sagen – des Gebietes, in dem Priska Seiler wohnt. Kloten macht es zu gut, darum ziehen zu viele Leute dorthin. Nein, Spass beiseite, es ist ein Problem für uns: Wir sind zu attraktiv und die Leute ziehen hierhin, obschon die Lärmproblematik vorhanden ist. Ich versichere Ihnen, der Regierungsrat setzt alles daran, möglichst wenige Leute mit Fluglärm zu belasten. Aber diese Studie, das wissen Sie alle, kann nichts oder wenig zu dieser Problematik beitragen. Lehnen Sie sie deshalb ab. Besten Dank.

Abstimmung

**Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 21/2010 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

## **11. Flughafen Zürich, Eigentümerstrategie des Kantons**

Interpellation von Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Jörg Mäder (GLP, Opfikon) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten) vom 15. Februar 2010  
KR-Nr. 44/2010, RRB-Nr. 470/30. März 2010

*Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:*

Am 15. Dezember 2009 korrigierte der Direktor der IATA, Giovanni Bisignani, die Schätzungen für die kumulierten Verluste der Luftfahrt im Jahr 2010 von 3,8 auf 5,6 Mrd. US\$. (zitiert in bloomberg.com). Am 23. Dezember 2009 veröffentlichte der Regierungsrat seinen jährlichen Bericht über das Strategie-Controlling für den Flughafen Zü-

rich. Am 11. Februar 2010 stellte die Flughafen Zürich AG das Siegerprojekt für die Grossüberbauung «The Circle» vor.

Diese drei Veröffentlichungen werfen Fragen zum Engagement auf, welches der Kanton Zürich mit seiner Minderheitsbeteiligung (33 1/3%) eingegangen ist:

1. Der Controlling-Bericht äussert sich bezüglich Entwicklung der Luftfahrt-Branche nur zur Nachfrage, beurteilt aber die Ertrags-Chancen mit keinem Wort. Welche Risiken sieht der Regierungsrat mit Blick auf die finanzielle Stabilität der Luftfahrt-Branche für das Gross-Engagement bei der FZAG?

2. Im Controlling-Bericht wird ausführlich begründet, welche Bedeutung dem Hub Zürich der Lufthansa-Gruppe für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich zukommt und wie gut die Aussichten sind, die sich für die FZAG angesichts dieser Bedeutung bieten. Auf die finanziell weit ertragreicheren nicht-aviatischen Betriebszweige der FZAG (an erster Stelle den Flughafen als Shopping-Center für den Grossraum Deutschschweiz) geht der Bericht nicht ein.

Wie beurteilt der Regierungsrat diesen Teil des öffentlichen Engagements bei der FZAG?

3. Am Flughafenkopf plant die FZAG unter dem Namen «The Circle» eine Grossüberbauung für Dienstleistungsangebote in den Bereichen Bildung, Kultur, Gesundheit, Consulting sowie Hotellerie und Büros, wobei die beiden letzteren mit 45'000 und 90'000 m<sup>2</sup> den grössten Teil ausmachen. Ausserdem will sich die FZAG am Bau eines Casinos in einem bestehenden Parkhaus beteiligen. Diese Angebote nutzen die Verkehrsgunst des Flughafens, tragen aber zum engeren Gesellschaftszweck der FZAG nichts bei.

Wie rechtfertigt der Regierungsrat, dass der Kanton nun direkt an den erwähnten nicht-aviatischen Engagements der FZAG beteiligt ist?

4. Mit der Grossüberbauung «The Circle» entsteht ein aus Sicht der Region «off-share» gelegener Siedlungskern, der in direkter Konkurrenz zu den organisch gewachsenen und bewohnten Stadtkernen in der Region Glatttal steht. Gemäss Art. 37m Luftfahrtgesetz unterstehen nicht-aviatische Nutzungen («Nebenanlagen») im Flughafen-Perimeter der kantonalen Raumplanung.

Wie beurteilt der Regierungsrat die Expansion der FZAG in nichtaviatische Bereiche wie beim Projekt «The Circle» mit Bezug auf die

raumplanerischen Ziele des Kantons und der Region Glatttal generell?

Welchen Einfluss nimmt der Regierungsrat mit Blick auf Art. 37m LFG, um diesen Zielen in seinen Funktionen als Aufsichts- und Bewilligungsbehörde einerseits, als Vertretung des grössten Aktionärs andererseits näherzukommen?

*Der Regierungsrat antwortet auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt:*

Zu Frage 1:

Für die Beurteilung der Risiken des Engagements des Kantons an der Flughafen Zürich AG (FZAG) müssen vorweg die (betriebs-)wirtschaftlichen Einflussfaktoren, denen die Luftverkehrsgesellschaften und die Flughäfen grundsätzlich ausgesetzt sind, betrachtet werden. Die weltweite Entwicklung der Nachfrage im Bereich Luftverkehr und der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der Luftverkehrsgesellschaften insgesamt verlaufen seit jeher nicht immer parallel. Während die Luftverkehrsnachfrage beispielsweise zwischen 1999 und 2008 um rund 50% zunahm, mussten die in der IATA (International Air Transport Association, Internationale Flug-Transport-Vereinigung) zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften in der gleichen Periode Verluste von rund 30 Mrd. Dollar ausweisen. Den Luftverkehrsgesellschaften gelingt es nicht, in den guten Jahren mindestens so viel Gewinn zu erzielen, wie sie in den schlechten Jahren an Verlusten zu verzeichnen haben. Dafür gibt es mehrere Gründe. Weil das Angebot fest ist, können an einem Tag nicht verkaufte Sitze nicht dadurch ausgeglichen werden, dass am nächsten Tag zusätzliche Sitze angeboten und verkauft werden. Im Gegensatz zur Autoindustrie kann in der Luftfahrt also nicht auf Vorrat produziert werden. Diese Tatsache allein führt schon zu einem erheblichen Preisdruck. Auf der Ertragsseite hat zudem die Liberalisierung des Luftverkehrs zu einer wesentlichen Intensivierung des Wettbewerbs unter den Airlines geführt, was den Spielraum für die Preisgestaltung zusätzlich einschränkt. Die Liberalisierung hat auch erst das Entstehen neuer Geschäftsmodelle, insbesondere jenes der sogenannten Low Cost Airlines (Billigfluggesellschaften), ermöglicht. Dadurch hat sich der Wettbewerb vor allem im Kurzstreckenbereich zusätzlich erheblich verschärft. Auf der Kostenseite haben die Luftverkehrsgesellschaften,

wie das Beispiel der Swiss zeigt, grosse Anstrengungen unternommen, um ihre Produktivität zu erhöhen. Allerdings liegt mit dem Erdölpreis eine der grössten Kostenpositionen ausserhalb des Einflussbereiches der Airlines. Der starke Anstieg des Erdölpreises hat verhindert, dass sich die Luftfahrtindustrie in den nachfragestarken Jahren 2004 bis 2008 ein genügend grosses finanzielles Polster schaffen konnte.

Bei den Flughäfen stellt sich die Lage etwas anders dar. So befindet sich der Flughafen Zürich zwar im Wettbewerb mit europäischen und teilweise sogar aussereuropäischen Flughäfen. Dies gilt vor allem für Umsteigepassagiere, die im Gegensatz zu den Lokalpassagieren wesentlich flexibler zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten wählen können. Ein Passagier, der beispielsweise von Delhi nach Hamburg fliegen möchte, muss mangels Direktverbindung umsteigen. Als Umsteigepunkte kommen eine ganze Reihe von Flughäfen infrage wie etwa Dubai, Frankfurt, München, Paris oder eben auch Zürich. Ein Lokalpassagier von Delhi nach Zürich wird dem Flughafen Zürich aber fast nicht ausweichen können, selbst wenn er keinen Direktflug wählt, sondern beispielsweise in Frankfurt umsteigt. Im Lokalverkehr verfügen Flughäfen also über einen gewissen Gebietsschutz. Dies führt einerseits dazu, dass Flughäfen mit ihrem sehr hohen Anteil an festen Kosten weniger einem unmittelbaren Preisdruck ausgesetzt sind als die Luftverkehrsgesellschaften. Hingegen können die Flughäfen aber auch nicht frei über ihre Gebühren (z. B. Passagier- oder Landegebühren) bestimmen, sondern müssen Preisanpassungen teilweise von den staatlichen Aufsichtsbehörden genehmigen lassen. Insgesamt führt dies zu einem im Vergleich mit den Luftverkehrsgesellschaften stetigeren Geschäftsverlauf. Insofern lässt sich die gegenwärtig insgesamt schwierige finanzielle Situation der Luftverkehrsgesellschaften nicht unmittelbar auf die Flughäfen übertragen.

In Bezug auf den Flughafen Zürich ist zudem nicht die wirtschaftliche Lage der Airlinebranche insgesamt, sondern vor allem jene der Swiss massgebend, die in Zürich über einen Anteil von rund 60% am gesamten Verkehrsaufkommen verfügt. Dank einer strengen Kostendisziplin und den Synergien mit der Lufthansa und den anderen Fluggesellschaften der Star Allianz ist es der Swiss gelungen, in den letzten vier Jahren einen operativen Gewinn von kumuliert über 1,4 Mrd. Franken zu erzielen. Am 11. März 2010 gab die Swiss bekannt, dass sie auch im schwierigen Jahr 2009 – im Gegensatz zu den meisten



ihrer Konkurrentinnen – schwarze Zahlen schreiben konnte (operatives Ergebnis von 146 Mio. Franken). Die Swiss steht also wirtschaftlich auf festem Boden. Die verschiedenen Auszeichnungen, welche die Swiss in den letzten Jahren erhalten hat, zeigen, dass auch ihr Produkt im Markt gut ankommt.

Die Ausgangslage für die weitere positive Entwicklung des Flughafens Zürich ist gut. Die Vergangenheit hat aber gezeigt, dass auch grosse Rückschläge möglich sind, die auch in Zukunft nicht einfach ausgeschlossen werden können. Das Grounding der Swissair und der nachfolgende Rückgang des Passagieraufkommens fielen in die Investitionsphase für die fünfte Ausbautetappe. Die FZAG hat die damit verbundenen Herausforderungen, die in dieser ausserordentlichen Häufung kaum mehr eintreffen dürften, erfolgreich gemeistert, wodurch sich ihre wirtschaftliche Lage seither wesentlich verbessert hat. So stieg das Eigenkapital von rund 722 Mio. Franken im Jahre 2001 auf fast 1,6 Mrd. Franken per Ende 2009, die Eigenkapitalquote stieg in der gleichen Zeit von gut 27% auf fast 45%. Das verzinsliche Fremdkapital (Schulden) sank von über 1,9 Mrd. Franken Ende 2003 (höchster Wert) auf noch 838 Mio. Franken Ende 2009. Die FZAG würde sich also bei einer allfälligen neuerlichen Krise in einer bedeutend stärkeren Verfassung befinden, als dies beim Grounding der Swissair der Fall war.

Diese Ausführungen zeigen, dass von der derzeitigen und absehbaren finanziellen Lage der Luftfahrtbranche keine unkalkulierbaren Risiken für die Beteiligung des Kantons Zürich an der FZAG ausgehen.

Zu Frage 2:

Mit Beschluss vom 28. Mai 2008 legte der Regierungsrat die Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der FZAG fest. Darin hat er für insgesamt vier Bereiche (Verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, Umweltschutz, Unternehmensführung und Beziehungspflege) die Leitplanken bzw. Erwartungen des Kantons Zürich an die FZAG formuliert.

Der Regierungsrat hat in der Eigentümerstrategie mit Blick auf die betriebswirtschaftlichen Ziele festgelegt, dass sich die FZAG bezüglich Effizienz und Wirtschaftlichkeit an den in der Branche üblichen Werten messen und dabei eine Spitzenposition anstreben soll. Bei allen vergleichbaren Flughäfen nehmen die nicht aviatischen Betriebszweige einen immer höheren Stellenwert ein und liefern auch einen

massgeblichen Gewinnbeitrag. Vor allem die Einkaufsmöglichkeiten und die Restaurants erhöhen zudem die Qualität des Aufenthalts am Flughafen für Flugreisende, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende und tragen dazu bei, dass die Qualität des Flughafens als hoch wahrgenommen wird. Davon zeugen die vielen Auszeichnungen, die der Flughafen Zürich in der Vergangenheit gewonnen hat. Die FZAG wird diese Geschäftszweige weiterhin pflegen.

Zu Frage 3:

Gemäss Handelsregistereintrag lautet der Geschäftszweck der FZAG wie folgt: «Planung, Projektierung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen sowie deren kommerzielle Nutzung und Erbringung von damit verwandten Dienstleistungen wie alle Arten von Immobiliendienstleistungen, insbesondere Betrieb des interkontinentalen Flughafens Zürich nach Massgabe der vom Bund erteilten Bau- und Betriebskonzession unter Wahrung der gesetzlichen Nachtflugordnung und unter Berücksichtigung der Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen; kann Zweigniederlassungen und Tochtergesellschaften errichten und sich an Unternehmen beteiligen, insbesondere auch Liegenschaften erwerben, verwalten und veräussern.»

Sowohl die Überbauung «The Circle» als auch ein Casino sind demzufolge mit dem Geschäftszweck der FZAG vereinbar. Zudem handelt es sich um Projekte in nicht aviatischen Betriebszweigen, die, wie in Frage 2 richtigerweise festgehalten wird, als besonders ertragreich einzustufen sind.

Der Flughafen Zürich ist für verschiedene Unternehmen aus dem nicht aviatischen Bereich offenbar ein höchst attraktiver Standort. So vermeldete die FZAG kürzlich, dass die durch den Umzug der Skyguide frei gewordenen Flächen wieder vermietet werden konnten. Die neuen Grossmieter sind die SBB, die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) sowie die Eidgenössische Zollverwaltung und die Grenzwaiche. Einer der Hauptgründe für diese grosse Nachfrage liegt in der einmaligen Qualität der verkehrsmässigen Erschliessung des Flughafens, vor allem mit dem öffentlichen Verkehr. Der Flughafenkopf und Teile der Stadtgebiete von Kloten und Opfikon sind deshalb im kantonalen Richtplan von 1995 sowie in der Anhörungsvorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Das Zentrumsgebiet soll aufgrund seiner guten Erreichbarkeit einen besonderen Beitrag an die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung sowie die Konkurrenzfähigkeit

higkeit des Kantons Zürich leisten (vgl. nachfolgend Beantwortung der Frage 4).

Die Überbauung «The Circle» hat aus heutiger Sicht das Potenzial, einen beträchtlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Konkurrenzfähigkeit des Kantons Zürich zu leisten. Die Finanzierung dieser Investition von ungefähr 1 Mrd. Franken wird gegenwärtig von der FZAG vertieft abgeklärt. Die beiden extremen Finanzierungsvarianten (FZAG erteilt nur das Baurecht und investiert selber nicht oder aber die FZAG finanziert das Projekt allein) sind als eher unwahrscheinlich einzustufen. Die Lösung dürfte wahrscheinlich in einem Mittelweg liegen, nämlich einer Beteiligung von Drittinvestoren. Der Kanton ist lediglich beschränkt auf seine Beteiligung an der FZAG von der Überbauung «The Circle» finanziell berührt.

Im Falle des Casinos würde die FZAG, falls es überhaupt realisiert wird, nur die Räumlichkeiten zur Verfügung stellen und als Vermieterin auftreten. Die Rolle der FZAG und somit auch des Kantons Zürich als Teileigentümer der FZAG wäre somit dieselbe wie bei den Vermietungen von Büros an die SBB oder die GVZ.

Zu Frage 4:

Im Rahmen des Projekts «The Circle» möchte die FZAG auf dem Areal Butzenbüel auf rund 37'000 m<sup>2</sup> etwa 200'000 m<sup>2</sup> Nettogeschossfläche für hochwertige Dienstleistungsnutzungen erstellen. Dabei rechnet die FZAG mit einem Personenaufkommen von rund 13'500 Personen pro Tag.

Bei dem zu überbauenden Areal am Butzenbüel handelt es sich um einen Teil der Industriezone Flughafen (IF) auf dem Gebiet der Stadt Kloten. Gemäss Bau- und Zonenordnung der Stadt Kloten vom 20. Juni 1995 können in der Industriezone Flughafen Dienstleistungs-, Handels- und Produktionsbetriebe sowie Anlagen erstellt werden, die der Versorgung des Flughafens dienen oder aufgrund ihrer Zweckbestimmung sinnvoll die vorhandene Infrastruktur des Flughafens nutzen oder ergänzen.

Die zulässige Gebäudehöhe richtet sich nach dem jeweils gültigen Sicherheitszonenplan für den Flughafen Zürich. Hochhäuser gemäss § 282 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG, LS 700.1) sind erlaubt. Ein höchstens zulässiges Nutzungsmass wird nicht festgelegt. Das zu überbauende Areal am Butzenbüel wird einerseits von der Butzenbüelringstrasse und andererseits von der Zonen-

grenze zur Freihaltezone Butzenbüel begrenzt. Das Gebiet befindet sich vollständig im Eigentum der FZAG. Die heutigen Nutzungen (Parkhäuser P5 und P40, Nachtclub Alpenrock, Kinderkrippe, SBB-Bahntunnel einschliesslich Entspannungsschacht) sollen beim Bau von «The Circle» bis auf die Anlagen der SBB aufgehoben werden. Das zu überbauende Gebiet liegt gemäss Schlussbericht des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt Flughafen Zürich (SIL) vom 2. Februar 2010 im sogenannten SIL-Perimeter. Gemäss Art. 37 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) bezeichnet der SIL-Perimeter Bereiche, die für Flughafenanlagen genutzt werden sollen. Nebenanlagen sind möglich, soweit das kantonale Recht dies vorsieht.

Der Flughafenkopf und Teile der Stadtgebiete von Kloten und Opfikon sind im kantonalen Richtplan von 1995 sowie in der Anhörungsvorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Das Zentrumsgebiet soll aufgrund seiner guten Erreichbarkeit einen besonderen Beitrag an die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung sowie die Konkurrenzfähigkeit des Kantons Zürich leisten. Der Flughafenkopf eignet sich aufgrund seiner Lage, seiner Bebauungsstruktur sowie aufgrund der bestehenden Infrastruktureinrichtungen grundsätzlich für eine Überbauung bzw. für Nutzungen, die auf die unmittelbare Nähe zum Flughafen angewiesen sind. Die wirtschaftlichen, sozialen und verkehrlichen Auswirkungen des Projekts «The Circle» auf das unmittelbare Umfeld und auf die Versorgungssituation der gesamten Region werden noch vertieft zu prüfen sein.

Aufgrund der zukünftigen Flughafenentwicklung ist mit einer erheblichen Verkehrszunahme auf dem landseitigen Verkehrsnetz zu rechnen. Das Projekt «The Circle» seinerseits wird zusätzliche Verkehrsströme nach sich ziehen. Unter der Leitung der Volkswirtschaftsdirektion wird zurzeit ein regionales Gesamtverkehrskonzept für die Flughafenregion (rGVK) und die landseitige Erschliessung des Flughafens erarbeitet. Der Regierungsrat hat in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 403/2009 betreffend massiven Ausbau der Parkplätze am Flughafen über dieses laufende Projekt informiert. Die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts «The Circle» werden im Licht des Gesamtverkehrskonzepts zu beurteilen und die im kantonalen Richtplan (Kapitel 4.4.2) enthaltene Festlegung zur Parkierungsanlage

«Flughafen Zürich Kloten» in der Folge zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen sein.

Im Rahmen einer Projektpartnerschaft zwischen Flughafen Zürich, Stadt Kloten und Kanton Zürich wurde mit dem Projekt «Gebietsplanung Kloten» in einem Umfeld teilweise gegenläufiger Interessen eine Gesamtschau der langfristigen Entwicklung von Teilen des Stadtgebietes Kloten und des Flughafenkopfes vorgenommen. Fragen der funktionalen und städtebaulichen Verflechtung zwischen Flughafenkopf und Stadtgebiet, der landseitigen Verkehrserschliessung sowie der Naherholung standen im Zentrum der Gebietsplanung. Das Projekt «The Circle» wurde in diesem Rahmen als prägendes Vorhaben für die Entwicklung im Planungsgebiet identifiziert. Die Projektpartner haben im Rahmen dieser Gebietsplanung einen Konsens für die Bezeichnung des SIL-Perimeters gefunden.

Beim Projekt «The Circle» handelt es sich aufgrund des vorgesehenen Standortes, des Investitionsvolumens und der absehbaren Ausstrahlung ohne Zweifel um ein Vorhaben von kantonaler Bedeutung. Soll das Vorhaben verwirklicht werden, ist es in den kantonalen Richtplan, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» aufzunehmen, um damit die Abstimmung mit weiteren übergeordneten Fragestellungen zu gewährleisten. Hierzu sind seitens der FZAG Konkretisierungen bezüglich der Ausgestaltung des Vorhabens (Verteilung der Nutzflächen, verkehrliche Auswirkungen, Verhältnis des Nutzungsmixes im Vergleich mit den Stadt- und Dorfzentren in der Flughafenregion) erforderlich. In jedem Fall braucht es eine vertiefte Diskussion zwischen dem Kanton, der Stadt Kloten und der FZAG.

*Ruedi Lais (SP, Wallisellen):* Vorstösse, die Volkswirtschaftsdirektion betreffend, haben derzeit eine Wartezeit von dreieinhalb oder vier Jahren. Das ist für die meisten Erstunterzeichnenden ärgerlich und hält wahrscheinlich auch einige davon ab, überhaupt Vorstösse in diesem Bereich einzureichen. In meinem Fall ist es genau umgekehrt: Ich freue mich, dass es so lang gegangen ist, denn nun können wir mit einer gewissen Übersicht über verflossene Jahre beurteilen, wie sich die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG entwickelt, wie die Ziele formuliert wurden, wie das Controlling funktioniert. Ich erinnere die Kolleginnen und Kollegen, die sich nicht so sehr für Flughafenpolitik begeistern können, wofür ich vollstes Verständnis habe, ich erinnere diese daran, dass die Flughafen Zürich AG

für den Kanton Zürich die zweitgrösste Beteiligung an einer privaten Firma ist nach der Axpo und dass wir ja nach einigen Diskussionen um andere Firmen doch die Staatsbeteiligung im Auge behalten müssen. Dies als Präliminarien.

Die Antwort der Regierung möchte ich ausdrücklich verdanken. Sie setzt sich sehr kritisch mit dieser Beteiligung auseinander. Sie findet in der Interpellationsantwort insbesondere kritische Worte für die Luftverkehrsbranche als Ganze. Sie erwähnt auch den Verkehrsrückgang. Dieser beträgt im Moment circa 3 Prozent, wenn man die Anzahl Bewegungen über das ganze Jahr anschaut. Vielleicht ist es ja sogar etwas mehr, wir kennen ja die finanzielle Lage einiger ausländischer Fluggesellschaften. Die Regierung beurteilt den Wettbewerb unter Umsteigeflughäfen – und das ist ja das Neue, seit in Zürich von einem Hub gesprochen wird, sie beurteilt diesen internationalen Wettbewerb zwischen Flughäfen ebenfalls sehr kritisch, was sich mit unserer Einschätzung deckt. Ebenfalls sehr kritisch beurteilt die Regierung in der Antwort das Auslandengagement der Flughafen Zürich AG in Indien, in der Karibik und anderswo. Sie sagt zu Recht, dass das kein Kerngeschäft der Flughafen Zürich AG sein könne.

Erstaunt bin ich nun allerdings, dass in diesem Bericht kein Wort über Pläne der Flughafen Zürich AG, sich noch in anderen Ländern zu beteiligen, vorhanden ist. Und wenn man den Controllingbericht vom Dezember 2012 über das Jahr 2011 liest, der vom Regierungsrat verabschiedet worden ist, findet man dort ebenfalls kein Wort. Dabei hat die Flughafen Zürich AG sich im letzten Jahr an einem Wettbewerb beteiligt, um sämtliche portugiesische Flughäfen zu übernehmen. Darüber lesen wir kein Wort. Was uns noch viel kritischer stimmt, ist der Bereich des Flughafens, der sich gar nicht mit dem Flugverkehr beschäftigt. Wir reden nämlich heute von einer Airport-City. Diese besteht nur noch aus einem relativ geringen Teil aus der eigentlich zentralen Funktion der internationalen Anbindung unseres Wirtschaftsraums. Die Airport-City besteht aus Shopping-Centern, Ausbildungszentren, Gesundheitszentren und sehr vielen weiteren Läden und Funktionen, die eigentlich nichts mit dem Flugverkehr direkt zu tun haben. Über dieses ganz wesentliche Standbein verliert die Regierung natürlich kaum ein Wort. Denn man müsste sich ja unter anderem fragen: Warum betreibt der Kanton Zürich mit Staatsgeld ein Shopping-Center? Wie verhält er sich da im Wettbewerb unter den Shopping-Centern des Kantons Zürich? Warum ist der Kanton Zürich

am Aufbau einer Airport-City beteiligt, die in unserer ganzen Siedlungsstruktur, im Richtplan gar nicht explizit abgehandelt ist? Wir unterhalten uns lang und breit über die Funktionen verschiedener Städte, verschiedener Regionalzentren, verschiedener zentraler Funktionen und der Kanton Zürich beteiligt sich mit aller Kraft am Aufbau eines «Hors-sol»-Stadtzentrums, das mit den gewachsenen Ortszentren in einer sehr direkten Konkurrenz steht und das – das ist unsere Befürchtung im Glattal – in den bestehenden Ortszentren im Glattal, den gewachsenen Zentren, die zum Teil Zehntausende von Einwohnern haben, zur Verödung führen wird oder führen könnte. Darüber lesen wir leider überhaupt nichts. Die räumlichen Auswirkungen dieses Staatsengagements gehören etwas kritischer abgehandelt.

Wenn man dann noch ganz konkrete Fragen zum Projekt «Circle» in Kloten stellte, einem Milliarden-Bauprojekt, wenn man danach fragte, dann erhielt man in der Interpellationsantwort vor zweieinhalb Jahren folgenden Satz: «Die wirtschaftlichen, sozialen und verkehrlichen Auswirkungen des Projekts <The Circle> auf das unmittelbare Umfeld und auf die Versorgungssituation der gesamten Region werden noch vertieft zu prüfen sein.» Von einer solchen Prüfung habe ich nirgends gelesen. Dieses Milliardenprojekt «The Circle», wofür die Flughafen Zürich AG verantwortlich ist, wurde nicht auf kantonaler Ebene gross abgehandelt. Es hat jetzt zwar einen Eintrag im Richtplan, den wir dann irgendwann einmal nächstes Jahr behandeln werden. Aber die Auswirkungen dieses Milliardenprojektes auf die Siedlungsstruktur, auf die Verkehrsstruktur im Glattal wurden überhaupt nicht abgeklärt. In der Zwischenzeit hat die Stadt Kloten dieses Baugesuch einfach bewilligt, wie wenn es hier um ein kleines Einfamilienhäuschen gehen würde. So dürfen wir doch nicht Raumplanung betreiben im Kanton Zürich, und das in der stärksten Position, die man überhaupt haben kann: in der Raumplanung nämlich in der Position des Bauherrn. Da gehört ein bisschen mehr Sorgfalt dazu.

Das sind kritische Anmerkungen zu diesem Controllingbericht und zur Interpellationsantwort. Wenn wir bei der Strategie sind, die die Regierung mit diesem Engagement verfolgt, dann fasst sie alles unter dem Titel «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich» zusammen, und da muss ich natürlich schon eine kritische Anmerkung machen, wenn man das zweite Ziel Umweltschutz in Beziehung setzt: Gestern Abend, 23.39 Uhr flog der 32. Flug von gestern von Heathrow oder London nach Zürich über Wallisellen. Und da muss

man sich natürlich auch fragen: Was hat eine krasse Verletzung der Nachruhebestimmung noch mit internationaler Anbindung zu tun, wenn es sich um den 32. Flug am gleichen Tag von der gleichen Stadt nach Zürich handelt? Hier muss die Regierung ihre Ziele ein bisschen besser in die Balance bringen.

Damit möchte ich aber nicht schliessen. Ich möchte schliessen mit dem nochmaligen ausdrücklichen Dank an die Regierung für diese sehr gute und zum Teil auch für mich befriedigende Interpellationsantwort. Vielen Dank.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Die Ausführungen aus dem vorherigen Geschäft haben mich jetzt natürlich schon auch ermuntert, hier noch ein bisschen weiterzumachen. Es geht bei dieser Interpellation sowohl um den aviatischen Teil des Flughafens als auch um den nichtaviatischen Teil. Und beim aviatischen Teil des Flughafens sieht der Regierungsrat am Schluss, «dass von der derzeitigen und absehbaren finanziellen Lage der Luftfahrtbranche keine unkalkulierbaren Risiken für die Beteiligung des Kantons Zürich an der FZAG ausgehen». Das war im Jahr 2010. Also die Risiken erscheinen dem Regierungsrat als kalkulierbar. Er begründet das in der Interpellation mit dem hohen Anteil eines einzigen Kunden, also der SWISS. Und im vierten Strategiebericht wird der 60-Prozent-Anteil der SWISS als Klumpenrisiko behandelt. Wenn man dann noch die Marktanteile der Lufthansa und der anderen Beteiligten dazurechnet – Lorenz Habicher hat das früher auch schon vorgebracht –, dann haben wir tatsächlich ein Klumpenrisiko, das ist eindrücklich. Es werden dann im neusten Strategiebericht einmal mehr Prognosen von Boeing und Airbus zitiert, wie das Wachstum stattfinden soll. Sie sagen jetzt schon: «Der Lärm nimmt ab. Wir haben jetzt noch 270'000 Bewegungen.» Aber uns versucht man ja ständig von allen Seiten einzureden, wie viele Tausend Bewegungen es mehr gibt. Der Bundesrat hat erst vor Kurzem die ganzen Prognosen, die sich ja heute schon auf 390'000 bewegen, die sollen ja alle noch erreicht werden. Also ich bin da nicht so zuversichtlich, dass die Bewegungen einfach so abnehmen werden und der Lärm weiter abnehmen wird. Und dann wird ja auch noch relativiert, es sei ungewiss, ob und wie sich die gegenwärtige Schulden- und Finanzkrise in weiten Teilen der Welt auswirken werde und ob die Luftverkehrsnachfrage tatsächlich im von Boeing und Airbus prognostizierten Ausmass stattfinden werde. Das ist etwa so, wie



wenn Sie den «Baumschulisten» fragen, wie viele Äpfel in zehn Jahren verkauft werden; das ist unglaublich. Da lese ich doch lieber den zweiten Bund der NZZ, wo die Luftfahrtindustrie etwas kritischer behandelt wird.

Dann noch etwas Weiteres, einfach weil ich den Strategiebericht gelesen habe: Was ist das für eine Aussage, dass Winterthur eine bessere globale Erreichbarkeit hat als München mit einem Grossflughafen, und das in einem Strategiebericht zum Flughafen. Also da muss man sich ja schon langsam fragen, was da geschrieben wird. Dann das Zweite: Sie haben zu Recht – zu Recht – gesagt, dass der ZFI auch dadurch gesprengt werde, dass die Flughafenregion als Wohnort, als Arbeitsort so attraktiv ist. Aber genau der «Circle» ist doch etwas, das das Rad doch ganz entscheidend antreibt. Man geht jetzt davon aus, dass das ein zusätzliches Geschäftsfeld sein werde. Nun, die Kommunen rund herum sind ja der Meinung, dass dann ihr Teil kannibalisiert werde. Ich meine: Gut, das ist Konkurrenz, das ist freie Marktwirtschaft. Aber es bleibt dabei, dass der «Circle» das Rad um den ZFI enorm antreiben wird, weil diese Leute ja irgendwo wohnen müssen. Das sind nicht diejenigen, die am besten verdienen, die dann in den Hotelbetrieben arbeiten. Also, grundsätzlich habe ich immer noch den Eindruck, dass der Regierungsrat im Büro, wenn es um Flughafenfragen, Luftfahrtfragen geht, eine rosa Brille hat. Wir sehen das etwas düsterer. Danke.

*Regierungsrat Ernst Stocker:* Zuerst eine Vorbemerkung: Dass die VD-Vorstösse solche Ladenhüter sind, sage ich jetzt mal, auch wenn es manchmal gut ist, wenn es lange her ist, Ruedi Lais – also an mir soll es nicht liegen. Sie spüren es ja: Der Wocheneinstieg im Kantonsrat gefällt mir gar nicht so schlecht.

Die Flughafen Zürich AG hat eine Eigentümerstrategie und ich denke, nur schon das ist wichtig und gut. Und diese Eigentümerstrategie basiert ja eigentlich auf Umweltschutz, Unternehmensführung, Beziehungspflege. Sie ist recht breit aufgestellt und wir schauen das auch kritisch an. Das haben Sie ja gemerkt, als man das Klumpenrisiko angetönt hat. Aber ich denke, Robert Brunner, etwas Zuversicht trotz aller Risiken, die wir im Leben haben – Sie wissen ja auch noch nicht, ob es Mostobst gibt im nächsten Herbst, deswegen verkaufen Sie Ihre «Moschi» (*Mosterei*) auch nicht (*Heiterkeit*) –, etwas Zuversicht am Anfang des neuen Jahrs braucht es. Ich glaube, wir sind gut unter-

wegs und auch der Flughafen ist gut unterwegs mit all seinen guten und auch anderen Seiten. Aber ich staune einfach, wenn man sich jetzt so auf das Ausland-Arrangement von Portugal, das nicht verzeichnet sein soll, einschiesst. Ich denke, das ist ein kleines Detail. Sie wissen auch, dass diese Ausschreibung nicht gewonnen wurde und dass es hauptsächlich um operative Tätigkeiten ging mit finanziell kleinen Risiken für den Kanton Zürich. Und Sie wissen auch, dass der Kanton Zürich Auslandengagements eigentlich sehr, sehr distanziert gegenübersteht.

Zum andern, zum «Circle»: Das gibt kein Einkaufszentrum, sofern es überhaupt diesen «Circle» geben wird. Aber ich möchte einfach daran erinnern: Dieser Rat hat 1995 den Flughafenkopf, auch das Gelände des heutigen «Circle», im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet mit kantonaler Bedeutung eingetragen. Deshalb ist dieser Eintrag da. Die Bewilligung wurde gegeben und es kann gewisse Konkurrenzsituationen geben bei einer allfälligen Realisierung. Aber wir dürfen einfach nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.

Und zum Schluss noch: Die SBB betreiben auch ein Einkaufszentrum im Hauptbahnhof Zürich und dieses wird um etwa gut 20 Prozent erweitert mit dem Durchgangsbahnhof. Ich habe noch nie jemanden gehört, der gesagt hat, das sei eine Konkurrenz und sollte sofort abgestellt werden. Auch das ist staatliches Geld. Einfach zur Abrundung.

Der Kanton Zürich schaut bei dieser Eigentümerstrategie des Flughafens genau hin und wir wissen auch, dass so ein Flughafen Motor ist, aber auch andere Seiten hat. Ich bitte Sie, meine Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen. Besten Dank.

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Ich stelle fest, dass der Interpellant seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben hat.

Das Geschäft ist erledigt.

## Verschiedenes

### ***Gesuche um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Stefan Krebs, Pfäffikon, und Karl Zweifel, Zürich***

*Ratspräsident Bernhard Egg:* Es liegen zwei Rücktritte vor. Die Kantonsräte Stefan Krebs, Pfäffikon, und Karl Zweifel, Zürich, ersuchen um Genehmigung des vorzeitigen Rücktritts.

Gestützt auf Paragraph 35 folgende des Gesetzes über die politischen Rechte hat der Kantonsrat über diese Gesuche zu entscheiden. Darf ich davon ausgehen, dass Sie mit den Rücktritten einverstanden sind, mindestens formell? Das ist der Fall. Dann sind die Rücktritte genehmigt.

Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

### ***Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse***

- **Differenzierte Lektionentafel an der Sekundarstufe**  
Parlamentarische Initiative *Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*
- **Transparenz bei Steuerprivilegien für Unternehmen**  
Interpellation *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Gebundene Ausgaben im Budget 2013 des Kantons Zürich und Definition «Gebundenheit»**  
Dringliche Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Mehrwertabschöpfung bei Aufzonungen**  
Dringliche Anfrage *Martin Arnold (SVP, Oberrieden)*
- **Oberlandautobahn: Wer plant was mit wessen Geld?**  
Dringliche Anfrage *Max Homberger (Grüne, Wetzikon)*
- **Kantoneigenes Landwirtschaftsland, welches zur Produktion von Lebensmitteln genutzt wird, und Flächen, welche ökologisch genutzt werden.**  
Anfrage *Margreth Rinderknecht (SVP, Wallisellen)*
- **Waidhaldetunnel Stadt Zürich**  
Anfrage *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*

- **Einführung des neuen Finanzierungssystems auf der Basis des individuellen Betreuungsbedarfs (IBB) in den beitragsberechtigten Einrichtungen für erwachsene Menschen mit Behinderung**

Anfrage *Markus Schaaf (EVP, Zell)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 21. Januar 2013

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am  
28. Januar 2013.