



## 133. Sitzung, Montag, 9. November 2009, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Zuweisung einer neuen Vorlage ..... Seite 8701
- Antworten auf Anfragen ..... Seite 8701
- Grippe-Impfaktion..... Seite 8702
- Nachruf..... Seite 8743
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
  - *Protokollauflage*..... Seite 8701
  - *Petition* ..... Seite 8702

#### 2. Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Knonauer Amt

Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.),  
 Peter Weber (Grüne, Wald) und Andreas Erdin  
 (GLP, Wetzikon) vom 24. September 2007  
 KR-Nr. 281/2007, RRB-Nr. 62/15. Januar 2008  
 (Stellungnahme) ..... Seite 8702

#### 3. Finanzierung von Arbeitsintegrationsmassnahmen durch den Kanton

Interpellation von Regine Sauter (FDP, Zürich),  
 Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) und Eva Gutmann  
 (GLP, Zürich) vom 29. Januar 2008  
 KR-Nr. 43/2008, RRB-Nr. 478/26. März 2008 ..... Seite 8717

#### 4. Eckwerte im SIL-Verfahren

Postulat von Thomas Maier (GLP, Dübendorf),  
Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Stefan  
Dollenmeier (EDU, Rüti) vom 17. März 2008  
KR-Nr. 110/2008, RRB-Nr. 994/25. Juni 2008  
(Stellungnahme)..... Seite 8730

#### 5. Sicherheit der An- und Abflugrouten am Flughafen Zürich

Postulat von Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden),  
Priska Seiler (SP, Kloten) und Willy Germann  
(CVP, Winterthur) vom 31. März 2008  
KR-Nr. 120/2008, RRB-Nr. 1102/9. Juli 2008  
(Stellungnahme)..... Seite 8749

#### 6. Einrichtung eines kantonalen Verleihsystems für Velos

Postulat von Lars Gubler (Grüne, Uitikon) und  
Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) vom 31. März  
2008  
KR-Nr. 122/2008, RRB-Nr. 1103/9. Juli 2008  
(Stellungnahme)..... Seite 8763

#### 7. Änderung des Gastgewerbegesetzes für zeitlich beschränktes Alkoholausschankverbot bei Grossveranstaltungen

Motion von Peter Ritschard (EVP, Zürich) und  
Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 21. April 2008  
KR-Nr. 154/2008, RRB-Nr. 1104/9. Juli 2008 (Stellungnahme)..... Seite 8774

#### Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
  - Erklärung der FDP-Fraktion zur Finanzierung der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn..... Seite 8744
  - Erklärung der SVP-Fraktion zur Geothermie ..... Seite 8746
  - Erklärung von Oskar Denzler, Winterthur, zur Grippe-Impfaktion ..... Seite 8747
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 8789

– Rückzug..... Seite 8789

## **Geschäftsordnung**

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

## **1. Mitteilungen**

### ***Zuweisung einer neuen Vorlage***

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

#### **– Bewilligungspflicht und Qualitätssicherung für die Beihilfe zum Suizid**

Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 90/2006, Vorlage [4637](#)

### ***Antworten auf Anfragen***

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

#### **– KR-Nr. [258/2009](#), Sinn und Unsinn von Massnahmen zur Integration von ausländischen Strafgefangenen**

*Regine Sauter (FDP, Zürich)*

#### **– KR-Nr. [305/2009](#), KMU-Sterben dank Fahrradweg**

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen)*

#### **– KR-Nr. [306/2009](#), Erhalt hochqualifizierter Arbeitsplätze bei der Studer Professional Audio GmbH in Regensdorf**

*Marcel Burlet (SP, Regensdorf)*

### ***Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses***

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

#### **– Protokoll der 132. Sitzung vom 2. November 2009, 8.15 Uhr.**

### ***Petition***

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Dem Kantonsrat ist eine Petition zugestellt worden. Die von elf Personen unterzeichnete Petition regt an, der Kantonsrat solle ein Gesetz über die Religionsgemeinschaften islamischen Glaubens erlassen. Der Petition liegen ein Gesetzesentwurf und ein Begleitkommentar bei.

Die Petition samt Beilagen liegt im Rathaussekretariat zur Einsichtnahme auf. Sie wird der Kommission für Staat und Gemeinden zur Beantwortung innert sechs Monaten überwiesen.

### ***Grippeimpfung***

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* In der heutigen Ratspause wird im DVD-Raum gegen Grippe geimpft zu einem Unkostenbeitrag von 20 Franken. Wir werden diesen Beitrag zuhanden einer wohltätigen Organisation spenden. Es handelt sich um eine normale Grippeimpfung und nicht um Schweinegrippe. Rund 40 Ratsmitglieder haben sich für die heutige Grippeimpfung hier im Haus eingeschrieben. Es können sich aber auch spontane Bewerberinnen und Bewerber noch impfen lassen.

## **2. Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung im Knonauer Amt**

Postulat von Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.), Peter Weber (Grüne, Wald) und Andreas Erdin (GLP, Wetzikon) vom 24. September 2007

KR-Nr. [281/2007](#), RRB-Nr. 62/15. Januar 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert:

- flankierende Massnahmen zu ergreifen, welche spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung der A4 den Verkehr aus dem Aargau auf ein siedlungsverträgliches Mass beschränken;
- aus Gründen der Verkehrssicherheit, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs die Geschwindigkeit auf der Dorfstrasse in Obfelden, auf der Muristrasse in Bickwil und im Siedlungsgebiet von Ottenbach teilweise oder vollumfänglich auf Tempo 30 zu beschränken;

- zusammen mit dem Kanton Aargau die Kapazitäten der Zufahrtsstrassen aus dem Kanton Aargau so zu beschränken, dass keine Ausbauten auf dem bestehenden Strassennetz notwendig sind;
- den ÖV mit geeigneten Massnahmen zu priorisieren.

Begründung:

Mit der durchgehenden Eröffnung der A4 und somit dem Anschluss in Affoltern a.A. wird im Jahr 2010 gerechnet. Im Bereich der Zubringer wird auf Teilen des kantonalen Strassenverkehrsnetzes im Bezirk Affoltern, insbesondere auf den Zufahrtsachsen aus dem Kanton Aargau, mit bis zu einer Verdoppelung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrsaufkommens gerechnet.

Nach den sich jahrelang hinziehenden Abklärungen und Verhandlungen zwischen den Gemeindeverwaltungen und dem Regierungsrat ist Letzterer zum Schluss gelangt, dass eine Umfahrung um die Dörfer Ottenbach und Obfelden aufgrund der eidgenössischen Umweltschutz-Gesetzgebung nicht realisierbar ist.

Angesichts des Tempos, das beschritten wurde, bis der seit ein paar Wochen vorliegende Entscheid zu den verschiedenen Umfahrungsvarianten getroffen war, und in Anbetracht der Uneinigkeit zwischen den verschiedenen lokalen und den kantonalen Behörden sowie den diversen betroffenen Interessengruppen im Knonaueramt ist zu befürchten, dass keinerlei Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung umgesetzt sind, wenn der Autobahnanschluss eröffnet wird.

Es ist deshalb dringend notwendig, dass der Regierungsrat wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung in die Wege leitet. Die Mehrbelastung durch das neue Verkehrsaufkommen und die zu erwartenden Immissionen sind zu verhindern. Mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, Pfortneranlagen u.Ä. sind Massnahmen für den Langsamverkehr in Angriff zu nehmen und insbesondere die Kinder und schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch vor Unfällen zu schützen.

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

Mit Beschluss vom 9. Mai 2007 entschied der Regierungsrat, das Umfahungsprojekt Obfelden/Ottenbach vorläufig nicht weiterzuverfolgen. Er erteilte den Auftrag, ein neues Projekt auszuarbeiten, welches das prognostizierte Verkehrsvolumen möglichst siedlungsverträglich und weitgehend auf dem bestehenden Strassennetz bewältigen könne. Am 5. Dezember 2007 zog der Regierungsrat diesen Beschluss teilweise in Wiedererwägung und entschied, ein Projekt für eine offene Umfahrung von Ottenbach und für einen angemessenen Ausbau der Muristrasse in Bickwil sowie für die notwendigen flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten zügig voranzutreiben und baldmöglichst aufzulegen. Damit soll für die verkehrliche Entwicklung im Zusammenhang mit der Eröffnung der A4 eine verhältnismässige Anpassung vorgenommen und es sollen auch zusätzliche Kapazitäten zur Aufnahme des Zubringerverkehrs auf die Nationalstrasse geschaffen werden. Insofern hat sich die Ausgangslage seit der Einreichung des Postulates grundlegend verändert.

Die vom Postulat geforderten flankierenden Massnahmen werden derzeit ausgearbeitet. Vertretungen der Volkswirtschaftsdirektion, der Baudirektion und der Sicherheitsdirektion beraten zusammen mit den Delegierten des Kantons Aargau und den betroffenen Gemeinden im Rahmen der Arbeitsgruppe «Flankierende Übergangsmassnahmen in Obfelden und Ottenbach (FLÜMA)» über mögliche verkehrstechnische Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der A4 im Jahre 2010. Insgesamt werden 25 Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft, wie zum Beispiel der Einbau von Fussgängerschutzinseln, die Einrichtung von Kernfahrbahnen, die Erstellung von Pfortneranlagen sowie weitere bauliche und signaltechnische Massnahmen. Die Studien der Arbeitsgruppe FLÜMA, die sich mit der Planung und der termingerechten Umsetzung (Eröffnung A4 im Jahr 2010) der Massnahmen befasst, sind noch nicht abgeschlossen.

Zur Forderung nach einer Beschränkung auf Tempo 30 auf der Dorfstrasse in Obfelden, auf der Muristrasse in Bickwil und im Siedlungsgebiet von Ottenbach ist wie folgt Stellung zu nehmen: Hauptverkehrsstrassen nach kantonalem Richtplan dienen vor allem dem Durchgangsverkehr. Die Einrichtung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf solchen Strassen widerspricht deshalb grundsätzlich der Praxis des Kantons. Auch aus planerischer Sicht ist diese Massnahme

nicht sinnvoll, da damit keine Unterschiede bezüglich der Fahrzeit zwischen den verschiedenen Strassenhierarchien mehr bestehen und dadurch Umwegfahrten durch Quartierstrassen gefördert werden. Trotzdem werden im Rahmen der endgültigen flankierenden Massnahmen auch Tempobeschränkungen geprüft. Dabei sind Abweichungen von den allgemeingültigen Höchstgeschwindigkeiten nach den Vorgaben und unter Einhaltung der Voraussetzungen des Strassenverkehrsrechts (Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV, SR 741.21) zu beurteilen. Vor der Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten im Inner- und Ausserortsbereich des Knonaueramts muss bekannt sein, welche baulichen Massnahmen getroffen werden, und es ist zu klären, ob Massnahmen nötig, zweck- und verhältnismässig sind oder ob weitere bauliche Massnahmen vorzuziehen sind. Entsprechende Signalisationen auf Gemeindestrassen in Obfelden und Ottenbach erfolgen gemäss kantonaler Signalisationsverordnung (LS 741.2) auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörden.

Eine Beschränkung der Kapazitäten der Zufahrtsstrassen aus dem Kanton Aargau ist nicht sinnvoll. Die Hauptfunktion der Autobahn im Knonaueramt ist die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Grossraum Zürich und der Zentralschweiz und die Verlagerung des Verkehrs von den kantonalen Hauptstrassen auf die Nationalstrasse. So werden bedeutende Entlastungen auf den heute stark belasteten Hauptstrassen im Knonaueramt und im Sihltal erwartet. Damit diese Verlagerung auch eintreten kann, ist die gute Erreichbarkeit der Anschlüsse – auch aus dem Kanton Aargau – wichtig, weshalb die geforderte Verkehrsbeschränkung diesen Zielsetzungen zuwiderläuft.

Zudem hat die Verkehrsbelastung im Reusstal auf Aargauer Seite bereits ein sehr hohes Ausmass angenommen. So wird die Achse Lenzburg–Sins oft als Abkürzung für den Grossraum Zürich (Verbindung Birrfeld–Blegi) verwendet und zudem sind verschiedene Industrie- und Logistikbetriebe in dieser Region angesiedelt, für welche die Erreichbarkeit ebenfalls ein wichtiges Kriterium darstellt. Die Aargauer Bevölkerung und der Aargauer Regierungsrat hegen die berechtigte Hoffnung, dass dieser Verkehr nach der Eröffnung der Westumfahrung und der N4.1.6 auf die Nationalstrasse verlagert werden kann, wofür die Erreichbarkeit des Anschlusses Affoltern a.A. eine wichtige Voraussetzung darstellt. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass der Kanton Aargau Hand zu einer Beschränkung der Kapazitäten auf seinem Hoheitsgebiet bieten wird.

Eine Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ist schon jetzt ein wichtiges Anliegen. Allerdings verkehrt dieser auf denselben, ab Eröffnung der N 4.1.6 stark belasteten Strassen, weshalb teilweise Fahrzeitverlängerungen in Kauf zu nehmen sind. Die zuständigen Stellen setzen alles daran, im Rahmen der geplanten flankierenden Massnahmen wo möglich und verhältnismässig auch die Situation des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Da mit den vorgesehenen Massnahmen den Anliegen der Postulanten soweit möglich Rechnung getragen wird, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [281/2007](#) nicht zu überweisen.

*Hans Lüubli (Grüne, Affoltern a. A.):* Seit der Einreichung des Postulates ist schon wieder viel Wasser die Reuss hinunter. Und die Ausgangslage präsentiert sich seit der Stellungnahme des Regierungsrates bereits wieder ganz anders. Die Forderungen des Postulates aber sind aktueller denn je. Am nächsten Freitag, dem 13. November 2009, wird das Teilstück der A4 durch das Knonaueramt und somit der Anschluss in Affoltern am Albis eröffnet.

Das Datum ist gut gewählt. Ein Verkehrs- und Siedlungsdebakel zeichnet sich ab. Mit der A4 werden zwar neue Verkehrskapazitäten geschaffen, auf dem bestehenden Netz werden aber keine Kapazitäten abgebaut. Seit Jahren wurde versprochen, bei der Eröffnung der A4 flankierende Massnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten umzusetzen. Nach 20 Jahren Planung stehen diese heute nicht bereit. Das ist ein Skandal! Die geplanten Massnahmen auf dieser Achse müssen noch diverse Bewilligungs- und Kredithürden nehmen. Inhaltlich werden sie zudem weitgehend wirkungslos bleiben, da über weite Strecken gar nichts vorgesehen ist.

Was es braucht, sind flankierende Massnahmen, welche wirklich zur Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn beitragen. Dazu gehören tiefe Geschwindigkeiten wie Tempo 30, schmalere Fahrbahnen und Lichtsignalsteuerungen, welche die Kapazität und die Attraktivität der Ortsdurchfahrten reduzieren. Auf den Durchfahrtsachsen aus dem Kanton Aargau, auf denen am meisten zusätzlicher Verkehr erwartet wird, und die mitten durch die Dorfkerne von Ottenbach und Obfelden führen, sind rege Bautätigkeiten im Gang. Andernorts ist noch nicht einmal die Planung für flankierende Massnahmen abgeschlossen. So ist zu erwarten, dass deren Umsetzung noch Jahre dauern wird. Die Strategie, die hinter diesen FLÜMA, also flankierenden Übergangs-



massnahmen, und im Moment gerade geplanten langfristigen Verkehrsmassnahmen steht, ist grundfalsch. Anstatt dem umweltpolitischen Gebot der Stunde gerecht zu werden, den motorisierten Individualverkehr einzudämmen, werden unter dem Motto «Verkehrsverflüssigung» Massnahmen ergriffen, um diesen attraktiver zu gestalten. Mit unverständlichen Netzstrategien soll der Verkehr aus dem Kanton Aargau ungehindert zum Autobahnanschluss in Affoltern geführt werden; dies mitten durch die Dörfer. Den Anliegen der vom Verkehr betroffenen Bevölkerung wird diese Strategie in keiner Art und Weise gerecht.

So circa im Dreimonatszyklus tauchten in den letzten Jahren aus der Volkswirtschaftsdirektion neue Versionen auf, wie der zu erwartende Mehrverkehr bewältigt werden soll. Immer wieder war von Dorfumfahrungen die Rede, die auch durch Landschafts- und Naturschutz sowie Wohngebiete führten und daher nur unter grossem Widerstand und mit teuren Entschädigungs- und Immissionsmassnahmen durchgebracht werden könnten. So wurden sie wieder verworfen oder korrigiert.

Das von der älteren Bevölkerung in den letzten 20 Jahren erlebte Hüst und Hott ist auch in der Antwort der Regierung zu erkennen. Noch vor drei Jahren waren zwei Umfahrungsstrassen in Ottenbach und Obfelden geplant. Diese sind auch im Richtplan eingezeichnet. Vor rund zwei Jahren wurde entschieden, auf diese Umfahrungen zu verzichten. Dies zu Recht, denn sie gingen durch Landschaftsschutz- und Wohngebiet. Und diesen Sommer lag plötzlich wieder eine Umfahrungsstrasse in Ottenbach zur Vernehmlassung auf. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere und Gemeinden untereinander liegen sich in den Haaren und wollen sich den Schwarzen Peter, beziehungsweise den Auto- und Lastwagenverkehr gegenseitig zuschieben. Den Planern der Volkswirtschaftsdirektion, die nun 20 Jahre lang Zeit gehabt hätten, griffige flankierende Massnahmen zu planen, kommt derweilen nicht viel mehr in den Sinn, als auf die Idee der Zerstörung des idyllischen Weilers Bickwil – mit dem Ausbau von dessen Durchgangsstrasse – und des natur- und denkmalgeschützten Reussufers mit einer Moorlandschaft – mit einer Umfahrungsstrasse – zurückzukommen.

Was genau passiert, wenn am kommenden Freitag der Autobahnanschluss eröffnet wird, weiss niemand. Ob der Verkehrsfluss wirklich dort stockt, wo jetzt separate Busspuren gezogen werden, oder ganz anderswo und die Postautos dann doch steckenbleiben, wird sich erst

in den nächsten Wochen und Monaten weisen. Wie und wo die Autos sich stauen, kann erahnt, nicht aber vorausgesehen werden.

Für uns ist klar: Es muss alles getan werden, um die Leute dazu zu bringen, nicht für jede Freizeitbewegung ausserhalb ihrer Wohnung ins Auto zu steigen. Berufspendler müssen mit einer umweltbewussten Mobilitätspolitik dazu geführt werden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Dazu sind griffige Massnahmen, wie sie in unserem Postulat vorgeschlagen werden, umzusetzen. Die durch die Dörfer führenden Strassen müssen nicht in erster Linie für den Durchgangsverkehr, sondern für die dort lebende Bevölkerung, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr attraktiv gestaltet werden.

Mit den in der Antwort auf unser Postulat aufgezählten Massnahmen wird die Regierung allenfalls die Bedürfnisse des Privatverkehrs, nicht aber denjenigen der Bevölkerung in den Dörfern gerecht. Die in unserem Postulat geforderten Massnahmen werden nur zum Teil umgesetzt und bleiben aktuell.

Ich bitte Sie deshalb im Namen unserer Fraktion, das Postulat zu überweisen. Danke.

*Jakob Schneebeili (SVP, Affoltern a. A.):* Ich nehme es gleich vorweg: Die SVP wird dieses Postulat nicht überweisen. Seit es im September 2007 eingereicht wurde und der Regierungsrat im Januar 2008 seinen Bericht dazu verfasst hat, ist nicht nur relativ viel Zeit verstrichen, es hat sich in der Frage um den Zubringerverkehr zum Autobahnanschluss in Affoltern auch einiges getan. Das ist in etwa der einzige Punkt, in dem ich mit Hans Läubli einverstanden bin.

Dem Wunsch der Postulanten nach flankierenden Massnahmen zur Kontrolle des Zubringerverkehrs zur A4 in Affoltern am Albis wird mit den flankierenden Übergangsmassnahmen, welche zurzeit teilweise im Bau sind, weitgehend nachgekommen. Die Leistungsfähigkeit des zu knapp dimensionierten Autobahnanschlusses in Affoltern wurde mit baulichen Massnahmen, so weit möglich, verbessert. Und für den ÖV wurden in bestimmten Bereichen Busspuren zusätzlich realisiert. Vor kurzer Zeit hat der Regierungsrat zudem den regionalen Richtplan für Verkehr neu festgesetzt, welcher unter anderem eine zweite Autobahnquerung vorsieht, was die Kapazität des Autobahnanschlusses durch die Entflechtung des öffentlichen und privaten Verkehrs nochmals erheblich verbessert. Durch diese Entwicklung ist das

Postulat weitestgehend hinfällig geworden und es hätte, auch ohne Schaden anzurichten, zurückgezogen werden können.

Dennoch darf das Kapitel Verkehrsführung zum Autobahnanschluss im Knonaueramt, insbesondere auf dem Gemeindegebiet Obfelden, noch nicht ad acta gelegt werden. Nachdem die Regierung mit dem Entscheid zur optimierten Umfahrung von Ottenbach Augenmass bewiesen hat bei der Abwägung, die Anliegen von Landschaftsschutz, Siedlung und Verkehr in Einklang zu bringen, dürfte Ähnliches auch für die Gemeinde Obfelden erwartet werden. Hatte man sich in Ottenbach mit der optimierten Umfahrung noch zum Wohl lebender Menschen, sprich Ortsbewohner, entschieden, so ist man offensichtlich entschlossen, im Ortsteil Bickwil unter dem Druck der eigenen grünen Fachstellen anstelle einer umweltverträglichen Umfahrung ein millionenschweres Strassenbauverbrechen mitten durch den Ortsteil zu begehen. Mindestens stellt die Regierung dies mit ihrem Zwischenbericht von anfangs Oktober in Aussicht. Da gibt es noch Handlungsbedarf in der Verkehrsführung im Knonaueramt. Das ist aber nicht Gegenstand dieses Postulates.

Deshalb schliesse ich mit der Empfehlung, das vorliegende Postulat nicht zu überweisen.

*Andreas Erdin (GLP, Wetzikon):* Lassen Sie mich beim Allgemeinen beginnen und dann von daher die Verkehrsprobleme im Knonaueramt ansprechen, denn der Privatverkehr ist in den letzten Jahren ja nicht nur im Knonaueramt fast ungebremsst gewachsen, auch nicht nur im Kanton Zürich. Jeder weitere Ausbau des Strassennetzes muss umweltverträglich sein. Das heisst, jeder weitere Ausbau des Strassennetzes muss unter ökologischen Gesichtspunkten geplant und verwirklicht werden. Und wenn man die ökologischen Kriterien stärker gewichtet als die ökonomischen oder gar die partikulären Interessen, dann kommt man unweigerlich zum Schluss, dass Strassen nur noch vereinzelt gebaut werden sollten. Attraktiv gestaltete Strässchen und Wege für Velofahrerinnen und Fussgänger sind ökologischer als Strassen für Autos. Und Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind ökologischer als Investitionen in den Privatverkehr. Der Hauptgrund für das ungebremsste Wachstum des Privatverkehrs in den vergangenen Jahren ist ja gerade – neben dem Wirtschaftswachstum selbstverständlich – unser gutes Strassennetz. Dieses kann noch so ausgebaut sein, die Kapazität unseres Strassennetzes kommt immer wieder an

seine Grenzen. Denn Kapazitätserweiterungen führen zu Mehrverkehr und zu erneuten Überlastungen, das zeigt die Vergangenheit deutlich. Und wer meint, mit einem Ausbau des Strassennetzes werde eine Überlastung behoben, der denkt einer geraden Linie nach, statt in Kreisen. Einen Teufelskreis kann er so natürlich niemals aufbrechen. Auch Umfahrungsstrassen steigern die Kapazität. Und da mittlere und grössere Ortschaften oft mehr vom Umgebungsverkehr als vom Durchgangsverkehr überrollt werden, sind Umfahrungsstrassen oft Scheinlösungen. Das ist auch im Knonaueramt nicht anders.

Wie gesagt, jeder weitere Ausbau des Strassennetzes muss umweltverträglich sein. Für eine umweltverträgliche Lösung für die Dörfer und die Natur im Säuliamt braucht es bessere flankierende Massnahmen als die vorhandenen beziehungsweise geplanten und eine noch bessere Analyse der Verkehrssituation als die vorliegende. Die publizierten Verkehrsschätzungen sind sehr unsicher. Deshalb sollte mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse noch abgewartet werden. Sie sollte nur dann realisiert werden, wenn der prognostizierte Mehrverkehr tatsächlich auch auftritt. Es darf nicht soweit kommen, dass das Naherholungsgebiet Reuss dem Verkehr geopfert wird. Eine offene Umfahrung beim Reusskanal muss verhindert werden. Und die Durchfahrt für den Verkehr aus dem Kanton Aargau darf nicht erleichtert werden und so zusätzlichen Verkehr anziehen. Die Strassen in den Dörfern sind nicht für den Durchgangsverkehr, sondern für die Ämtler, Einwohnerinnen und Einwohner. Diese wollen keine überrollten Dörfer und keine überfahrene Naturlandschaft.

Unser Postulat fordert griffige Massnahmen und verdient Unterstützung. Versagen Sie ihm diese nicht! Besten Dank.

*Kurt Weber (FDP, Ottenbach):* Etwas muss man den Postulanten zugutehalten: Auch sie haben schon vor zwei Jahren erkannt, dass mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt und speziell dem Anschluss in Affoltern in den Dörfern Obfelden-Bickwil und Ottenbach ein sehr grosses verkehrsbedingtes Problem entstehen wird. Es wird ein neuer Durchgangsverkehr aus dem Aargau und aus dem Grossraum des Freiamtes sein, der mit der Autobahneröffnung die erwähnten beiden Dörfer massiv belasten und verstopfen wird. Bedauerlicherweise haben das nicht alle kantonalen Fachstellen auch erkannt oder erkennen wollen. Oder sie waren lange nicht bereit, zu einer zeitgerechten und rechtzeitigen Lösung Hand zu bieten. Auch ältere Beschlüsse des Re-

gierungsrates waren der Sache nicht immer förderlich. Darum sprechen wir heute von drei Regierungsratsbeschlüssen, die schlussendlich nötig waren, um eine sinnvolle Linienführung aufs Papier zu bringen. Und es sind kaum zwei Monate her, dass durch einen Direktionsentscheid nicht noch ein vierter Regierungsentscheid in dieser Angelegenheit notwendig wurde.

Aus der Sicht der betroffenen Gemeinden ist der Regierungsrat leider zu lange nur den Argumenten der internen Fachstellen gefolgt. Er hatte zeitweilig zu wenig in Betracht gezogen, dass in den Dörfern auch noch Menschen wohnen, Menschen, die von der zu erwartenden Verkehrslawine aufs Schwerste belastet sein werden. Zumindest hat der Regierungsrat aus heutiger Sicht korrekterweise alle seine früheren Fehlentscheide korrigiert. Somit ist die Linienführung heute geklärt, indem Ottenbach eine Umfahrung erhalten soll und in Obfelden-Bickwil mit einer circa 250 Meter langen Überdeckung das Zentrum vom zu erwartenden Durchgangsverkehr entlastet wird. Bedauerlicherweise werden diese neuen Strassenbauten aber bestenfalls erst in sechs Jahren dem Verkehr übergeben werden können, sodass der Zubringerverkehr zum Autobahnanschluss Affoltern sich noch weitere Jahre durch die beiden Dörfer wird zwängen und wälzen müssen.

Bekanntlich ist am kommenden Freitag, dem 13. November 2009, die offizielle Eröffnung des restlichen Teils der A4 und damit eben die Anbindung des erwähnten Anschlusses in Affoltern am Albis ans Kantonsstrassennetz. Zur Verbesserung der Sicherheit in den erwähnten Gemeinden Obfelden und Ottenbach werden noch in diesen Tagen flankierende Übergangsmassnahmen auf den Zufahrtsstrassen und in den beiden Dörfern realisiert. Dass zum heutigen Zeitpunkt auf Tempo-30-Zonen, wie sie von den Postulanten gefordert wurden, verzichtet werden soll, hat der Regierungsrat in seinen Ausführungen deutlich zum Ausdruck gebracht. Dass solche Zonen nach der Erstellung der Umfahrung Ottenbach und den ganz neuen Autobahnzubringern in beiden Gemeinden angedacht sind, damit der Verkehr zur Autobahn auf die neue Strasse gezwungen werden kann, macht erst zu jenem Zeitpunkt Sinn und ist mit den betroffenen Gemeinden auch schon so besprochen worden. Das Problem mit dem Zubringerverkehr aus dem Aargau könnte man tatsächlich am einfachsten lösen, indem man die beiden Reussbrücken Ottenbach und Obfelden kurzerhand sperren würde. Dass eine solche Massnahme natürlich nicht umsetzbar ist, ist auch den beiden betroffenen Dörfern klar. Aufgrund der heute bestehenden engen Strassenverhältnisse und den flankierenden Über-

gangsmassnahmen glaubte man hingegen in den Gemeinden an diesen situationsbedingten Bremseffekt. Dennoch möchte ich als betroffener Gemeindepräsident zutiefst zum Ausdruck bringen, wie sehr man die unsägliche Verzögerung des Baus des neuen Autobahnzubringers und damit die verpasste Verkehrsentslastung bedauert.

Was die Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs betrifft, konnten in der Zwischenzeit mit der Postauto Zürich AG ein paar wesentliche Verbesserungen getroffen werden. So werden auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 teilweise neue Routen befahren. Die Postautokurse, welche den leider schon in naher Zukunft von Staus geplagten Anschluss Affoltern befahren müssen, werden an der Haltestelle Ottenbach Zeitfenster eingerechnet haben, die auch einen Verspätungsabbau ermöglichen sollten.

Nachdem die bis heute möglichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation ohne den Autobahnzubringer Obfelden-Ottenbach nahezu fertiggestellt sind, kann auf eine Überweisung des Postulates verzichtet werden. Sinnvollerweise hätte es von den Postulanten sogar zurückgezogen werden müssen. Und vielleicht noch eine Note an Hans Läubli: Auch ein Verzicht auf die Umfahrung ist absolut nicht angebracht. Ein Verzicht steht nicht an und die Umfahrung ist dringend notwendig, die Verhältnisse sind sehr eng.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Vorweggenommen und wohl nicht zur Überraschung: Die SP wird dieses Postulat unterstützen. Es ist nämlich nicht hinfällig geworden, Kollega Jakob Schneebeili und Kollega Kurt Weber.

Sie haben es bereits gehört, am 13. November geht die Autobahn durchs Säuliamt auf. Freude herrscht, denkt die Mehrheit in diesem Rat. Die Bürgerlichen mit ihrem Abstimmungslogan «Ja zur A4 – Wohnen im Dorf, Fahren ums Dorf» sind endlich am Ziel eingefahren. Doch leider zeigt sich wieder einmal die Konsequenz bürgerlicher Strassenpolitik im bekannten Szenario. Eine Hauptachse wird zusätzlich geöffnet, der alte Verkehrsweg wird nicht entlastet, das Gesamtvolumen des Verkehrs nimmt massiv zu, so auch bei uns im Knonaue-ramt.

Unser Regierungsrat scheint wenig interessiert zu sein, was sich bei Euch und uns nach der Eröffnung der Autobahn abspielen wird. In keinem einzigen Dorf stehen bisher ansatzweise effektive FLAMA oder FLÜMA. Ein paar Baustellen können wir sehen. Die FLAMA

und die FLÜMA sehen wir nur auf den teuren Hochglanzbroschüren, die jeder Haushalt bekommt, zu sehen. Der Kanton hat auch nicht einmal die Beiträge für die flankierenden Massnahmen für alle Dörfer definitiv gesprochen. Zahlreiche Vorstösse im Kantonsrat belegen, wie gross die Befürchtungen und Unsicherheiten in Bezug auf den Fluss der künftigen Verkehrsströme sind. Die Skepsis beruht auf den bisherigen Erfahrungen mit den Versprechungen des Regierungsrates rund um dieses Thema. In der Region Obfelden-Ottenbach haben wir nicht mal den Ansatz eines siedlungs- und landschaftsverträglichen Zubringers. Aktuell liegen zwei Vorschläge des Regierungsrates auf dem Tisch, die auf grossen Widerstand bei der Bevölkerung stossen werden. Es wird nur so Einsprachen hageln und die Bevölkerung wird bei der Eröffnung in vier, fünf Tagen keinen Schutz vor den Verkehrslawinen haben.

Der Regierungsrat verharret in seiner Passivität, obwohl er ganz klar die drohenden Verkehrsströme aus dem Aargau voraussieht. Es kann doch nicht sein, dass zwei Dörfer einfach so als Autobahnzubringer für den Aargauer Verkehr geopfert werden. Hier erwarten wir sofortige, umsetzbare Massnahmen, wie sie dieses Postulat fordert. Wir von der SP verlangen zusätzlich die baldige Realisierung einer menschen- und landschaftsfreundlichen Langzeitlösung, die bekanntlich wie folgt aussehen sollte: in Ottenbach ein Lastwagendurchgangsfahrverbot und Tempo 30 in der Ortsmitte, Führung des Transitverkehrs von der Aargauer Seite her über die Brücke von Merenschwand und Umfahrung von Obfelden teils «tunnelisiert».

Damit die Bevölkerung in Obfelden und Ottenbach schon jetzt einen Schutz bekommt, braucht es heute Ihre Zustimmung zu diesem Postulat.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Mit zwei Vorbehalten unterstützt die CVP das Postulat. Rondoartig sind immer wieder Vorstösse aus dem Säuliamt aufgetaucht zugunsten von flankierenden Massnahmen zur A4. Das Rondo wird ohne Zweifel weiter komponiert und gespielt werden. Denn die Haltung der Regierung ist stellenweise doch etwas zögerlich gewesen. Und die Haltung der Regierung pendelte zwischen Hüst und Hott. Das ist nicht überraschend, denn es darf nicht gegeneinander ausgespielt werden – Umfahrungsstrassen auf der einen Seite, gegen sanftere Massnahmen, wie sie hier vorgeschlagen sind, auf der anderen Seite.

Die Regierung steht in einem Zielkonflikt zwischen Landschaftsschutz und Umfahrungsstrassen. Zu allfälligen Umfahrungsstrassen noch ein Wort an Andreas Erdin: Wenn eine Umfahrungsstrasse die Reisezeit massiv verringert, dann wird ganz klar mit einer Zunahme des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) gerechnet werden müssen. Eine Umfahrungsstrasse darf nie eine Schnellstrasse werden.

Nun zu unseren Vorbehalten. Dass bis Eröffnung der A4 diese flankierenden Massnahmen bereits ergriffen worden sind, ist natürlich unrealistisch; gewisse Massnahmen dauern länger. Der zweite Vorbehalt: Tempo 30 auf Staatsstrassen – das haben wir schon einmal thematisiert – soll eine Ausnahme sein, ist aber in gewissen Dörfern unumgänglich. Ein Anliegen der flankierenden Massnahmen muss prioritär behandelt werden: Die Busse dürfen nicht im Stau steckenbleiben. Die Fahrplansicherheit muss gewährleistet sein, und da sind regionale Verkehrssteuerungen gefragt, da ist Pfortnern gefragt. Es gibt also Massnahmen, die wehtun werden. Übergeordnete Ziele sind nach wie vor, das haben wir bei früheren Massnahmen auch schon erwähnt: Überflüssiger Verkehr – den gibt es – soll vermieden werden; da ist auch die Raumplanung gefragt. Und das zweite Ziel: Substituierbarer Verkehr soll möglichst substituiert werden und da braucht es eben auch beim ÖV weitere Massnahmen.

*Lisette Müller (EVP, Knonau):* Das Postulat 281/2007 verlangt flankierende Massnahmen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der A4 durchs Knonaueramt hin. Das Anliegen ist mehr als berechtigt. Und alle wissen, dass es flankierende Massnahmen braucht. Nächste Woche wird die Autobahn nun tatsächlich geöffnet, ohne dass für die Gemeinden Ottenbach und Obfelden die dringendst benötigten Schutzmassnahmen umgesetzt sind. Es wird noch über die richtige Lösungsvariante diskutiert werden, während Zehntausende von Last- und Personenwagen bereits durchs Dorf brausen. Und wenn die Massnahmen schlussendlich doch noch gebaut werden, dann wird das über lange Zeit wieder zu Staus und Verkehrsbehinderungen führen. Wahrlich nicht gerade ein Vorzeigestück bei einem Realisierungszeitraum von 35 Jahren! Wenn Umfahrungsstrassen fehlen, wird der ganze Verkehr über bestehende Strassen geführt werden. Die Postulanten rechnen mit einer Verdoppelung des motorisierten Verkehrs aus dem Kanton Aargau und des Schwerverkehrs mitten durchs Dorf. Sie befürchteten zu



Recht, dass die Bevölkerung bei der Eröffnung der A4 ohne Massnahmen dasteht und schutzlos dem Verkehr ausgeliefert ist.

Die Zeit rennt und der Verkehr läuft. Ab nächster Woche ist die Autobahn zwischen Stuttgart und Rom offen. Überweisen Sie das Postulat und ermächtigen Sie die Regierung, nun subito und ohne Aufschub die nötigen Massnahmen anzuordnen und umzusetzen. Die Bevölkerung im Säuliamt wird Ihnen dankbar sein. Ich auch. Die ganze EVP-Fraktion wird das Postulat überweisen. Danke.

*Hans Läubli (Grüne, Affoltern a. A.) spricht zum zweiten Mal:* Ich wundere mich schon ein wenig über die Voten der beiden Kantonsratsvertreter, die Gemeinderäte beziehungsweise Gemeindepräsidenten in unserer Region sind. Die Aufforderung zum Rückzug eines Postulates, das eigentlich fordert, dass Ihre Dörfer, Ottenbach vor allem, entlastet wird, ist doch sehr erstaunlich. Was Tempo 30 anbelangt, fordern wir dies auf ganz bestimmten Abschnitten. Beispielsweise in Affoltern gibt es einen Bereich im Zentrum des Dorfes, unweit von dort, wo die Schülerinnen und Schüler die Strasse überqueren müssen, welche beispielsweise nicht mit einem Fahrradstreifen versehen werden kann, weil sie dort zu eng ist. Dort steigt die Strasse an. Es gibt keine andere Möglichkeit, die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer zu schützen, als mit Temporeduktionen. Und solche dürfen nicht tabu sein auf einer Kantonsstrasse, wenn sie mitten durchs Dorf führen und an Schulwegen vorbei, wo Hunderte von Kindern die Strassen überqueren. Solche Massnahmen abzulehnen, liebe Gemeindevertreter, finde ich doch ein wenig erstaunlich. Danke.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Sie brauchen sich doch nicht zu wundern, Hans Läubli. Der Gemeindepräsident hat sich doch ganz zügig gewehrt und hat sogar behauptet, die Fachpersonen der Verwaltung wüssten nicht, dass in den Dörfern Menschen wohnen. Es wohnen natürlich Menschen da, und wir alle wissen das. Und genau für diese Menschen arbeiten unsere Fachpersonen; Menschen aber leider, die alle wieder einmal etwas anderes behaupten, je nachdem, welche Bedürfnisse sie haben und wo sie wohnen. Und genau darum ist es ja so schwierig, einen Vorschlag zu machen, der dann nicht von anderer Seite mit anderen Argumenten wieder bekämpft wird, oder einen Vorschlag zu machen, der wegen naturschützerischer Anliegen halt auch nicht durchgeführt oder umgesetzt werden kann. Naturschutz übrigens

ist auch ein Anliegen von Menschen, auch das wissen wir, von Menschen halt mit anderen Prioritäten.

Wir versuchen jedenfalls, der Sache gerecht zu werden. Das Postulat basiert übrigens auf einer Regierungsentscheid vom 9. Mai 2007 – also schon einige Zeit her –, der dann wieder auf den Bau von neuen Strassenanlagen bei Obfelden und Ottenbach verzichten wollte. Sie wissen, dass dieser Entscheid am 5. Dezember 2007 teilweise wieder in Erwägung gezogen worden ist.

Die Projektierungsarbeiten für die flankierenden Übergangsmassnahmen auf die Eröffnung der A4 Knonaueramt im Frühjahr 2009 sind so im Gange, dass die Massnahmen noch vor der Autobahneröffnung realisiert werden können. Sie sollten also eigentlich demnächst auch wirken. Ebenfalls sind die Projektierungsarbeiten für eine Umfahrung von Ottenbach, für den Ausbau der Ortsdurchfahrt Bickwil und die dazu erforderlichen flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten angelaufen; angelaufen halt erst, nachdem man sich ausgesprochen hat und in wichtigen Fragen wenigstens – natürlich nicht in allen – einig werden konnte.

Sämtliche Projektierungsarbeiten erfolgen in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau, mit der Planungsgruppe Knonaueramt und selbstverständlich mit den betroffenen Gemeinden. Die Forderungen der Postulanten werden bei unseren Arbeiten so weit wie möglich aufgenommen. Temporeduktionen werden im Rahmen der endgültigen Massnahmen geprüft. Und diese werden dann erst spruchreif, wenn nach der Eröffnung die umfassenden Kontrollen über die verkehrlichen Wirkungen durchgeführt sind. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist uns ein wichtiges Anliegen. Es muss auch sehr genau geprüft werden, welche Auswirkungen die Tempolimit 30 darauf hätte.

Dies hat der Regierungsrat alles bereits in seiner Stellungnahme zum überwiesenen dringlichen Postulat [190/2007](#) betreffend die Erstellung des Massnahmenplans für den öffentlichen Verkehr in und um Affoltern ausgeführt. Insbesondere hat er dort ausgeführt, dass im Bereich Obfelden und Ottenbach vorgesehen ist, den Verkehr mit verkehrstechnischen Massnahmen so zu verstetigen, dass auch der ÖV pünktlich fahren kann. Vor diesem Hintergrund hat er sich zur Entgegennahme des Postulates bereit erklärt. Bericht und Antrag hat der Regierungsrat in diesem Sinne auf Beschluss vom 11. Juli 2007 dem Kantonsrat vorgelegt. Deshalb beantragt die Regierung Ihnen, dieses Pos-

tulat nun nicht zu überweisen, im Wissen, dass überall in unserem Kanton in allen Gemeinden Menschen wohnen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

### **3. Finanzierung von Arbeitsintegrationsmassnahmen durch den Kanton**

Interpellation vom Regine Sauter (FDP, Zürich), Philipp Kutter (CVP, Wädenswil) und Eva Gutmann (GLP, Zürich) vom 29. Januar 2008

KR-Nr. [43/2008](#), RRB-Nr. 478/26. März 2008

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Wir stellen fest, dass der Kanton respektive das kantonale Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) plant, sich aus der Finanzierung von Arbeitsintegrationsmassnahmen für Sozialhilfebeziehende weitgehend zurückzuziehen. Dies ist nicht nachvollziehbar. Trotz rückläufiger Arbeitslosigkeit bleiben die Fallzahlen der Sozialhilfe hoch. Abhilfe schaffen Programme zur Arbeitsintegration, durch die es gelingt, Sozialhilfebeziehende wieder in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren, und ihnen damit ermöglichen, wieder selber für ihren Unterhalt aufkommen zu können. Dass dies für beide Seiten, die öffentliche Hand und die Sozialhilfebeziehenden, gewinnbringend ist, macht unter anderem auch eine Studie deutlich, welche die Stadt Winterthur präsentiert hat: Sie zeigt auf, dass pro in die Massnahmen zur Arbeitsintegration investierten Franken bis zu 2 Franken in Form von eingesparten Sozialhilfeausgaben wieder an das Gemeinwesen zurückfliessen.

Vor diesem Hintergrund, aber auch vor der Verpflichtung im revidierten Sozialhilfegesetz, wonach Kanton und Gemeinden die Integration von Sozialhilfebeziehenden fördern, ist es unverständlich, dass das AWA beabsichtigt, die bisher auch für Sozialhilfebeziehende zugänglichen Programme gemäss dem Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz (EG AVIG) nur noch für arbeitslose Personen mitzufinanzieren.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat Arbeitsintegrationsmassnahmen zur Wiederintegration von Sozialhilfebeziehenden in den ersten Arbeitsmarkt?
2. Wie begründet der Regierungsrat die festzustellende Praxisänderung im Rahmen des EG AVIG?
3. Wie gedenkt der Kanton vor diesem Hintergrund seine Verantwortung zur Integration von Sozialhilfebeziehenden wahrzunehmen, wie dies das revidierte und seit dem 1. Januar 2008 geltende Sozialhilfegesetz vorsieht?
4. Sieht der Regierungsrat andere Wege, um dieser Verpflichtung nachzukommen und um insbesondere auch das im Rahmen seiner Legislaturziele stipulierte Ziel der Integration von Sozialhilfebeziehenden zu erfüllen?
5. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass diese Aufgabe statt durch das AWA nun durch das kantonale Sozialamt wahrgenommen werden soll?

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

1. Gemäss der Verordnung über die Organisation des Regierungsrates und der kantonalen Verwaltung (VOG RR, LS 172.11), Anhang 1, B.
2. ist die Sicherheitsdirektion zuständig für das Sozialwesen. Sie ist auf Stufe Kanton zuständig für die Aufgaben gemäss §§ 1, 3a, 3c, und 9 des Sozialhilfegesetzes (SHG, LS 851.1) bzw. §§ 8 f. der Verordnung zum Sozialhilfegesetz (VO SHG, LS 851.11).

Gemäss §1 SHG sorgen die Gemeinden, unterstützt durch den Kanton, für die notwendige Hilfe an Personen, die sich in einer Notlage befinden. Das können Kinder, Jugendliche, Personen im Erwerbsalter oder Seniorinnen und Senioren sein; sie können gesund oder invalid sein oder im Militär- oder Zivildienst stehen. Die Hilfesuchenden können eine Anstellung haben (working poor), arbeitslos (im Sinne des Bundesgesetz über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung, AVIG, SR 837.0) oder bei dieser Versicherung nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt sein. Voraussetzung für Leistungen der Sozialhilfe ist demnach nicht eine Arbeitslosigkeit, sondern eine Notlage, gleichgültig, aus welchem Grund sie bestehen

mag. Die Hilfe kann auch in einer Eingliederungsmassnahme in die Arbeitswelt bestehen, wenn kein Anspruch auf eine andere gesetzliche Leistung besteht (§3a SHG). Mit dieser Subsidiaritätsregel grenzt sich die Sozialhilfe klar auch gegen die Arbeitslosenversicherung (ALV) bzw. deren kantonale Ergänzung ab.

2. Gemäss Anhang 1, D. 13. VOG RR ist die Volkswirtschaftsdirektion zuständig für Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Personen ohne «AVIG-Anspruch (EG AVIG)». In der Volkswirtschaftsdirektion ist das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) zuständige kantonale Amtsstelle für den Vollzug des Arbeitslosenversicherungsgesetzes (§ 2 Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz [EG AVIG, LS 837.1], § 1 Verordnung zum Einführungsgesetz zum Arbeitslosenversicherungsgesetz [VO EG AVIG, LS 837.11.]).

Das EG AVIG ordnet den Vollzug der Bundesvorschriften über die ALV und regelt ergänzende kantonale Leistungen für bei der ALV nicht oder nicht mehr Anspruchsberechtigte (§ 1 EG AVIG). Das AVIG umschreibt in Art. 1a den Zweck dieser Versicherung wie folgt: Das Gesetz will den versicherten Personen einen angemessenen Ersatz garantieren für Erwerbsausfälle wegen Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit, schlechtem Wetter und Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers. Es will drohende Arbeitslosigkeit verhüten, bestehende Arbeitslosigkeit bekämpfen und die rasche und dauerhafte Eingliederung in den Arbeitsmarkt fördern. Versicherte sind unter anderem dann anspruchsberechtigt, wenn sie auf dem Arbeitsmarkt vermittlungsfähig sind (Art. 8 Abs. 1 Bst. f in Verbindung mit Art. 15 AVIG). Im Rahmen dieser Vorgaben hat der kantonale Gesetzgeber in § 8 EG AVIG festgelegt, dass der Staat Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für vermittlungsfähige Personen, die bei der ALV nicht oder nicht mehr anspruchsberechtigt sind, subventioniert. Sodann hat der Verordnungsgeber in § 5 VO EG AVIG festgehalten, dass solche Programme die Vermittlungsfähigkeit der Teilnehmenden erhalten und soweit möglich verbessern sollen. Und in § 6 Abs. 1 VO EG AVIG hat er angeordnet, dass nur Programme subventioniert werden, die Gewähr dafür bieten, dass die Ziele gemäss § 5 dieser Verordnung erreicht werden. § 6 Abs. 3 VO EG AVIG bestimmt sodann, dass Subventionen nur für Personen mit reellen Wiedereingliederungschancen und pro Person für höchstens sechs Monate innerhalb 24 Monaten gewährt werden. Die Subventionen betragen grundsätzlich höchstens 50% der anrechenbaren Programmkosten (§ 6 Abs. 2 VO EG AVIG).

Die Massnahmen nach EG AVIG sollen demnach grundsätzlich die Wiedereingliederung jener Personen in den Arbeitsmarkt fördern, die ihre Arbeit verloren haben und deshalb einen Erwerbsausfall erleiden. Für das Jahr 2008 sind für diese zweckgebundene Aufgabe 4,6 Mio. Franken im Budget eingestellt.

3. Daraus folgt: Sozialhilfe und Arbeitslosenversicherung bzw. deren kantonale Ergänzung beruhen auf unterschiedlichen Gesetzesgrundlagen, haben unterschiedliche Leistungsvoraussetzungen, erfüllen andere Zwecke und werden aus unterschiedlichen Quellen finanziert. Eine Vermischung der beiden Aufgaben wäre gesetzeswidrig und widerspräche der geforderten Transparenz der Finanzströme.

Zu Frage 1:

Die berufliche Integration von Personen, die Sozialhilfe beziehen, ist neben der Existenzsicherung ein zentrales Anliegen der Sozialhilfe. Eine rasche und nachhaltige berufliche Integration kann die Kosten in der Sozialhilfe senken.

Alle Massnahmen zur Förderung der raschen und dauerhaften Wiedereingliederung von Sozialhilfebeziehenden sind nicht zuletzt aus Kostengründen zu unterstützen. Nachfrageorientierte Untersuchungen zeigen, dass die Durchführung von Arbeitsintegrationsmassnahmen sinnvoll sein kann. Die Kosten für die Bildungs- und Beschäftigungsprogramme werden – gemäss Untersuchungen – dank der raschen Wiedereingliederung und der damit wegfallenden Sozialhilfeleistungen wettgemacht.

Im Kanton Zürich besteht ein breites Angebot an Wiedereingliederungsmassnahmen für Sozialhilfebeziehende. Qualifizierungsprogramme, persönliche Beratung oder Arbeits- und Stellenvermittlungen sind Beispiele dafür. Ein Teil dieses Angebots wird über den Fonds auf der Grundlage des EG AVIG mitfinanziert. Die meisten Integrationsprogramme werden jedoch durch die Gemeinden selbst bereitgestellt oder es werden Teilnahmeplätze bei privaten Anbietern situationsbezogen eingekauft. Zunehmend an Bedeutung gewinnen die privaten, auf Erfolgsbasis arbeitenden Firmen zur Wiedereingliederung von Sozialhilfebeziehenden.

Bei der Integration von Sozialhilfebeziehenden in den ersten Arbeitsmarkt auf der Grundlage des EG AVIG sind zwei Voraussetzungen zu beachten: Erstens müssen Massnahmen, sollen sie nachhaltig wirksam sein, zwingend einen Bildungsanteil enthalten, der die Vermittlungsfähigkeit der Teilnehmenden verbessert. Zweitens dürfen mithilfe die-



ser Massnahmen keine neuen Bezugsmöglichkeiten für Arbeitslosenentschädigung erarbeitet werden, was nachweislich falsche Anreize schaffen würde.

Zu Frage 2:

Es gibt keine Praxisänderung. Die Voraussetzungen für einen Beitrag gemäss EG AVIG, wie sie der Regierungsrat in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. [116/2006](#) betreffend Zulassungsbedingungen EG-AVIG-Programme dargelegt hat, gelten nach wie vor. Dazu gehören namentlich die Pflicht zur Meldung im Regionalen Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) zwecks Kontrolle der Stellensuchbemühungen, Stellenzuweisungen, Prüfung der Vermittlungsfähigkeit, der Kooperationsbereitschaft usw. Zudem muss zu Beginn einer Massnahme eine tatsächliche Wiedereingliederungschance bestehen.

Zu Frage 3:

Diese Verantwortung zur Integration von Sozialhilfebeziehenden obliegt in erster Linie den Gemeinden (§§1, 3a, 3b, 6, 7 SHG; § 1 VO SHG). *Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei ihrer Aufgabe (§ 1 Abs. 3 SHG).*

Für vorläufig Aufgenommene, für Flüchtlinge und vorläufig aufgenommene Flüchtlinge investiert die Sicherheitsdirektion bzw. das Kantonale Sozialamt zudem seit dem 1. Januar 2008 rund 4 Mio. Franken pro Jahr in Wiedereingliederungsprogramme. Diese Programme stehen auch anderen Personen mit Migrationshintergrund zur Verfügung. Das Kantonale Sozialamt nimmt weiter koordinierende Aufgaben wahr, wie beispielsweise die Bereitstellung einer Übersicht über alle im Kanton Zürich bestehenden Integrationsprogramme. Weiter führende Unterstützung leistet das Kantonale Sozialamt im Rahmen der in der Beantwortung der Frage 4 aufgeführten Tätigkeiten.

Zu Frage 4:

Die Wiedereingliederung von Sozialhilfebeziehenden ist eine Aufgabe, die von verschiedenen Stellen wahrgenommen werden muss. In erster Linie sind die Fürsorgebehörden der Gemeinden im Rahmen der wirtschaftlichen und persönlichen Hilfe für die Unterstützung der Wiedereingliederung zuständig.

Das Kantonale Sozialamt nimmt übergeordnete Aufgaben wahr, die sich nicht auf die einzelnen Hilfe suchenden Personen beziehen. Neben den bereits erwähnten Leistungen erbringt das Kantonale Sozialamt zusätzlich folgende Unterstützungsleistungen:

– In der unter der Leitung des Kantonalen Sozialamtes stehenden Arbeitsgruppe «Berufliche und soziale Integration», in der Vertreterinnen und Vertreter des AWA, der Städte Zürich, Winterthur und Uster, der kantonalen Sozialkonferenz sowie der Programmanbieter mitarbeiten, werden folgende Fragen behandelt:

- a) Welche Bereiche der Arbeitsintegration müssen durch die Sozialhilfe übernommen werden und welche liegen im Bereich des AWA?
- b) Wie kann die Koordination der verschiedenen Massnahmen zwischen Kanton und Gemeinden verbessert werden?
- c) Wer ist Träger der verschiedenen Massnahmen und durch wen werden sie finanziert?
- d) Wie kann der Erfolg der Integrationsmassnahmen ausgewiesen werden?

– Das Kantonale Sozialamt beauftragte die Hochschule für Soziale Arbeit Luzern, Kriterien zur Qualitätskontrolle für durch das Amt finanzierte Integrationsprogramme im Migrationsbereich zu erarbeiten. Mittelfristig ist geplant, diese Qualitätskontrolle auch auf Anbieter von Programmen mit anderen Zielgruppen innerhalb der Sozialhilfe anzuwenden.

– Das Projekt «Interinstitutionelle Zusammenarbeit – Medizinisch-arbeitsmarktlisches Assessment Center» (IIZ-MAMAC), das zum Ziel hat, Personen mit Mehrfachproblematiken rascher wieder in den Arbeitsmarkt einzugliedern, wird unter der Leitung des AWA, zusammen mit der Sozialversicherungsanstalt und dem Amt für Jugend- und Berufsberatung im Kanton Zürich umgesetzt. Dieses Projekt hat für die beteiligten Ämter eine grosse Bedeutung und wird bereits in mehreren Bezirken und in den Städten Zürich, Winterthur und Uster erfolgreich umgesetzt.

– Die Fürsorgebehörden werden im Rahmen von 9 lit. b. SHG durch das Kantonale Sozialamt beraten. Diese Beratung umfasst häufig auch Fragen zu Wiedereingliederungsstrategien und Integrationsmassnahmen.

Zu Frage 5:

Wie dargelegt, ist die Integration von Sozialhilfebeziehenden grundsätzlich Aufgabe der Sozialbehörden, die jedoch mit verschiedenen Stellen koordiniert wahrgenommen werden muss. Die heute geltende Aufteilung der Aufgabenbereiche des Kantonalen Sozialamtes und des AWA hat sich bewährt. Die Übernahme heute vom AWA wahrge-



nommener Aufgaben durch das Kantonale Sozialamt ist nicht angezeigt, und auch kein Thema.

Das AWA bereitet im Rahmen des AVIG und des EG AVIG innerhalb klar bestimmter Vorgaben so genannte arbeitsmarktliche Massnahmen (AMM) für eine rasche und dauerhafte Wiedereingliederung von Stellensuchenden vor. Diese Massnahmen werden von der ALV und gemäss kantonalem Ergänzungsgesetz finanziert. Das professionelle Wissen um die geeigneten Inhalte, Ausschreibungen, Qualitätskontrolle, finanziellen Vorgaben, Abrechnungen sowie die Kursadministration dieser AMM ist im AWA vorhanden. Hingegen ist dieses Amt für die Wahrnehmung von Aufgaben gemäss SHG nicht zuständig.

Indessen könnte es sich als zweckmässig erweisen, dass das AWA die zuständigen Amtsstellen in der Sicherheitsdirektion unterstützt. Allerdings wären die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel von der Sozialhilfe bereitzustellen. Die Sicherheitsdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion prüfen, ob hierüber eine Leistungsvereinbarung mit finanzieller Abgeltung abgeschlossen werden soll.

*Regine Sauter (FDP, Zürich):* An dieser Interpellation zeigt sich einmal wieder deutlich, dass unser Ratsbetrieb doch eine gewisse Trägheit aufweist. Wir haben es vor knapp zwei Jahren eingereicht. Damals hat sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt noch ziemlich anders präsentiert. Heute würde man gewisse Dinge wohl nicht mehr so formulieren, wie wir das getan haben. Nichtsdestotrotz, an der grundsätzlichen Thematik hat sich nichts geändert und wahrscheinlich ist heute auch der richtige Moment, um dieses Thema grundsätzlich zu diskutieren und aufzugreifen, sodass wir dann bereit sind, wenn es wieder nötig ist.

Worum geht es uns? Wir haben festgestellt, dass in einer Phase der relativ guten Arbeitsmarktlage es insbesondere eine Gruppe von Sozialhilfebeziehenden gab, denen der Wiedereinstieg ins Erwerbsleben nicht sofort oder nicht automatisch gelang. Hingegen ist es mit gewissen Arbeitsintegrationsprogrammen durchaus möglich, diese Sozialhilfebeziehenden mittels Ausbildung so zu befähigen, dass sie den Wiedereinstieg ins Berufs- und Erwerbsleben schaffen und so wieder selbstständig für ihr Leben sorgen können. Ein Teil solcher Programme wird durch das sogenannte EG AVIG finanziert. Das sind Programme, die je hälftig durch Kanton und Gemeinden finanziert wer-

den. Die Voraussetzungen, wann man an einem solchen Programm teilnehmen kann, werden durch den Kanton definiert.

Es liegt uns nun die Antwort des Regierungsrates zu unserer Interpellation vor; einer Interpellation – darauf möchte ich doch hinweisen –, die quer durch diesen Kantonsrat mitgetragen wurde. Es wurde in diesem Sinne auch das tatsächlich existierende Problem von einer breiten Mehrheit dieses Kantonsrates erkannt. Der Regierungsrat legt in seiner Antwort dar, warum Sozialhilfe und Arbeitslosenversicherung nicht das Gleiche seien. Das wissen wir natürlich. Er sagt uns, es seien zwei grundsätzlich unterschiedliche Zwecke, die damit verfolgt werden sollen, und die sollten nicht vermischt werden. Nun, das bringt uns aber nicht weiter. Denn Faktum bleibt: Die Eingliederung von erwerbslosen Personen muss im Interesse des ganzen Kantons sein und ist es auch. Und in diesem Sinne ist auch zu fordern, dass alle Stellen, die irgendwie damit befasst sind, am gleichen Strick ziehen.

Die Programme respektive die Zugangskriterien gemäss EG AVIG werden vor allem von den RAV in den Gemeinden definiert. Wir sind der Ansicht, dass insbesondere in den vergangenen zwei Jahren diese Zugangskriterien sehr restriktiv ausgelegt wurden und damit auch Sozialhilfebeziehende, die aus Sicht der Gemeinden für solche Programme durchaus qualifiziert wären, der Zugang verwehrt wurde. Dies war aus Sicht der Gemeinden problematisch. Denn wenn es auch nur schon einer Person gelingt, wieder ins Erwerbsleben einzusteigen, ist damit schon viel erreicht. Wir finden, dass diese Unterscheidung, die getroffen werden muss seitens des AWA, zum Teil sehr spitzfindig ist und dass man daran etwas ändern muss.

Mit gewisser Erleichterung stellen wir fest, dass beim AWA und auch beim Kantonalen Sozialamt diesbezüglich ein Änderungsprozess, ein Bewusstseinsbildungsprozess im Gange ist. Man wird sich klar, dass man hier in diesem Thema zusammenarbeiten muss. Wir werden auf jedem Fall mit einem Vorstoss, der zurzeit in der WAK beraten wird, an diesem Thema dranbleiben. Wir möchten auch die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen ändern, sodass es hier einfacher möglich wird, dass Sozialhilfebeziehende an solchen Programmen teilnehmen können.

In diesem Sinne habe ich meine Stellungnahme hier abgegeben. Wir bleiben aber dran und hoffen für die nächste Phase, die uns garantiert wieder bevorsteht, dann entsprechend gerüstet zu sein. Ich danke Ihnen.

*Andreas Burger (SP, Urdorf):* Die Antwort der Regierung ist formal-juristisch korrekt. Das ist aber so ziemlich das Einzige, was meiner Meinung nach an dieser Stellungnahme korrekt ist. Es stimmt, wenn in der Antwort steht, dass 4,6 Millionen Franken für Beschäftigungsprogramme im Budget eingestellt sind. Werden diese aber gebraucht? Nein. Die Programme sind sehr schlecht besucht und jedes Jahr ist die Teilnehmerzahl kleiner. Es stimmt auch, wenn steht, dass für diese Programme Personen mit Wiedereingliederungschancen fokussiert werden. Aber diese Bedingung ist sehr dehnbar. Und so, wie es vom AWA ausgelegt wird, scheint es primär darum zu gehen, Sozialhilfeszüger auszugrenzen. Deshalb sage ich: Formal-juristisch ist die Antwort korrekt, aber in der Realität sieht es etwas anders aus.

Die Regierung hat nicht begriffen, dass es hier um ein akutes Problem in diesem Kanton geht, das der Kanton zusammen mit den Gemeinden angehen muss. Die Regierung ignoriert, dass es viele Langzeitarbeitslose gibt, welche mit einem verhältnismässig kleinen Aufwand wieder eingegliedert werden könnten. Und die Regierung verkennt, dass sie hier eine übergeordnete Funktion wahrzunehmen hat: Akzeptieren Sie, dass es keine klare Trennschärfe zwischen Langzeitarbeitslosen und Sozialhilfebezüglern gibt! Wir fordern deshalb, dass die bestehenden Programme für einen grösseren Personenkreis geöffnet werden. Das geht ohne gesetzliche Anpassungen. Der Kredit hierfür ist bereits gesprochen und die bestehenden Programme würden besser ausgelastet.

Sprechen Sie sich besser mit den Gemeinden und Sozialämtern ab! Das hilft nicht nur diesen Personen, sondern auch den Gemeinden und vor allem auch dem ganzen Kanton.

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Die Verantwortung von Sozialhilfebeziehenden obliegt in erster Linie den Gemeinden. Dabei unterstützt der Kanton die Gemeinden bei ihrer Aufgabe. Die meisten Integrationsprogramme werden jedoch durch die Gemeinden selbst bereitgestellt oder es werden Teilnahmeplätze bei privaten Anbietern situationsbezogen eingekauft. Diese privaten Firmen, die auf Erfolgsbasis arbeiten, gewinnen zunehmend an Bedeutung. Die Zahl der angebotenen Kurse auf dem Markt ist absolut genügend, wie Du auch festgestellt hast, Andreas Burger.

Es geht bei diesen Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogrammen darum, dass wirklich vermittlungsfähige Personen mit realen Wieder-

eingliederungschancen diese Kurse auch belegen. Die Voraussetzungen für einen Beitrag gemäss EG-AVIG-Programm gelten deshalb nach wie vor. Dazu gehören namentlich die Pflicht zur Meldung im regionalen Arbeitsvermittlungszentrum zwecks Kontrolle der Stellensuchbemühungen, Prüfung der Vermittlungsfähigkeit sowie die Kooperationsbereitschaft der betreffenden Personen. Diesbezüglich gibt es beim AWA also keine Praxisänderung.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass genügend Angebote für vermittlungsfähige Sozialhilfebezüger vorhanden sind und gleichzeitig die Finanzierung im Bereich der gesetzlichen Vorgaben sichergestellt ist. Es kann aber nicht sein, dass die Gemeinden von ihren gesetzlichen Verpflichtungen entbunden werden.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Die Arbeitslosigkeit wird auf dem Sorgenbarometer der Zürcher noch einige Zeit oben bleiben. Ohne Arbeit zu sein, ist für alle Menschen ein schweres Los. Die Unterscheidung von Arbeitslosen, die auf dem RAV angemeldet sind, und Arbeitslosen, die ausgesteuert sind und von der Gemeinde Unterstützung in ihrer Notlage haben, ist durch die gesetzliche Lage ganz klar. Für das Individuum ist es aber schwer verständlich, dass es von einem Tag zum andern in eine neue Kategorie fällt. Langzeitarbeitslosigkeit ist kein guter Zustand. Im Wirtschaftswunder seit den Fünfzigerjahren mit der sozialen Marktwirtschaft waren kaum Langzeitlose feststellbar. Dieses neue Phänomen sollen Gemeinden, Kanton und Bund energisch bekämpfen. Viele Gemeinden tun das, weil sie sonst einfach nur bezahlen müssen und weil sie auch die Menschen in ihrem Dorf kennen und ihnen helfen möchten. Der Kanton ist aufgefordert, die Scharnierstelle zwischen versicherter Arbeitslosigkeit und dem arbeitssuchenden Sozialhilfebezüger optimal zu gestalten. Es bleiben trotz der Antwort der Regierung gewisse Zweifel, ob das immer bestmöglich geschehen ist.

*Kaspar Bütikofer (AL, Zürich):* Bereits seit einiger Zeit setzt sich die Einsicht durch, dass die Sozialwerke nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Es ist beinahe ein Allgemeingut, dass die Sozialversicherungen in ihrer Interdependenz analysiert werden müssen, damit der Sozialstaat angesichts der knapper werdenden Mittel effizient gestaltet werden kann.

Die Stellungnahme des Regierungsrates zur Interpellation lässt nichts von dieser Grundeinsicht erkennen. Der Regierungsrat verharret munter im Kästchendenken, wenn er auf die Interpellation über die Finanzierung der Arbeitsintegrationsmassnahmen durch den Kanton beispielsweise schreibt, ich zitiere: «Die Integration von Sozialhilfebeziehenden ist grundsätzlich Aufgabe der Sozialbehörde.» Die Antwort des Regierungsrates ziseliert feinsäuberlich die Übergänge und Abgrenzungen zwischen den Versicherungswerken und unterscheidet peinlich genau zwischen den unterschiedlichen Finanzierungsquellen für allfällige Arbeitsintegrationsmassnahmen.

Leider vergisst der Bericht aufzuzeigen, dass für die einzelnen Menschen, die in den Arbeitsmarkt reintegriert werden möchten, diese juristisch hochkomplexen Abgrenzungen letztendlich zu einem Stolperstein werden. Oder anders gesagt, erlauben Sie mir diesen Ausdruck: Die Stellungnahme erinnert an eine «Seldwylerei». Vielleicht ist die Haltung des Regierungsrates aus der kurzfristigen Sparlogik heraus noch verständlich, einer Logik, in der jedes Amt für sich schaut, wie es in seinem Gärtchen etwas sparen kann. Unter dem Strich ist aber eine solche Politik kostspielig, kostspielig sowohl für den Staat wie auch für die betroffenen Menschen.

Nun, nach dieser Kritik muss auch gesagt werden, dass mit der jüngsten Ankündigung, wonach ein erneuter Rahmenkredit für Bildungs- und Beschäftigungsprogramme in den Jahren 2010 bis 2013 von 22,8 Millionen Franken vorgesehen sei, anscheinend ein Politikwechsel in der Volkswirtschaftsdirektion stattgefunden hat. Zu Hoffnung Anlass gibt die Äusserung, dass diese Programme verstärkt werden sollen. Das ist erfreulich, denn bisher konnte man aus den Budgets lediglich Reduktionen für diese Programme entnehmen. Der alte, gleich hohe Kredit beispielsweise wurde um 15 Millionen Franken nicht ausgeschöpft. Ganz grundsätzlich ist eine Koordination zwischen den Ämtern und Sozialwerken nötig. Auch im Kanton Zürich gibt es mit der interinstitutionellen Zusammenarbeit positive Erfahrungen. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Volkswirtschaftsdirektion dem nicht verschliesst. Denn ein Schwarzpeterspiel zwischen den Sozialwerken bei der Frage, wer jetzt welche Kosten für die Arbeitsintegrationsmassnahmen zu tragen habe, ist wenig ergiebig. Worauf es ankommt ist eine schnelle Intervention. In der IV beispielsweise hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine Chance auf Integration am grössten ist, wenn sie sehr rasch einsetzt. Auch im Falle der Arbeitslosigkeit kann man nicht einfach warten, bis ein ausgesteuerter Mensch,

der seine Ansprüche auf Leistungen der ALV ausgeschöpft hat, dann einmal bei der Sozialhilfe anklopft. Denn bis es soweit ist, vergeht oft viel wertvolle Zeit.

Eigentlich wissen wir gar nicht – oder wollen es vielleicht nicht wissen –, was mit Menschen passiert, die ausgesteuert worden sind. Es sind schätzungsweise nur 29 Prozent, die dann direkt Sozialhilfe beziehen und so allenfalls in den Genuss von Integrationsprogrammen nach Sozialhilfegesetz kommen. Die übrigen fallen zwischen Stuhl und Bank. Sie verzehren ihr Vermögen, sie verschulden sich oder sind auf Unterstützung durch Familienangehörige angewiesen. Wenn diese Menschen dann zur Sozialhilfe kommen, ist es oft zu spät.

Was wir brauchen, ist eine Zusammenarbeit zwischen den Ämtern, damit das soziale Netz effizient geknüpft werden kann. Der Wille des AWA, die Programme für Ausgesteuerte zu verstärken, ist immerhin ein erster Schritt in die richtige Richtung.

*Philipp Kutter (CVP, Wädenswil):* Angebote zur Arbeitsintegration sind wichtig und heute sogar noch aktueller als damals, als wir diese Interpellation eingereicht haben. Sie sind wichtig für jeden Einzelnen und sie sind wichtig auch für die Gesellschaft und letztlich auch für uns als Steuerzahlende, denn gute Arbeitsintegration entlastet das Sozialbudget. Vor diesem Hintergrund sorgten Berichte darüber, dass sich das Amt für Wirtschaft und Arbeit daraus zurückzieht, für Verunsicherung. So ist diese Interpellation entstanden und ich danke Regierungsrätin Rita Fuhrer für die vorliegende Antwort. Sie ist umfassend und zeigt auf, dass die Massnahmen umfangreich sind und auch die Koordinationsbemühungen sind imposant, die vorhin von Kaspar Bütikofer angesprochen wurden.

Es ist schon so, wie gesagt wurde: Arbeitsintegration ist Sache der Gemeinden. Aber auch der Kanton hat seine Aufgaben und daraus darf er sich nicht zurückziehen. Wichtig ist darum aus Sicht der CVP die Antwort auf Frage 2, es gebe keine Praxisänderung bei den Zulassungsbedingungen zu den Programmen gemäss EG AVIG. Wir erwarten, dass der Regierungsrat im Bereich der Arbeitsintegration – gerade in diesen Zeiten – alles unternimmt, um die Auswirkungen der Arbeitslosigkeit zu dämpfen.

Mit der Antwort der Interpellation sind wir zufrieden. Besten Dank.

*Eva Gutmann (GLP, Zürich):* Wir sind mit dem Bericht des Regierungsrates grundsätzlich einverstanden, auch wenn einzelne Fragen offen geblieben sind. Der Regierungsrat belehrt uns in seinem Bericht detailliert über die Zuständigkeiten. So scharf sind die Bereiche denn aber doch nicht getrennt, wenn man die politischen Probleme betrachtet. Der Staat subventioniert Programme, wenn die nötigen Voraussetzungen wie Vermittlungsfähigkeit gegeben sind, und es kann deshalb nicht einfach nur auf die Gemeinde verwiesen werden. Das komplizierte Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Stellen auf verschiedenen Ebenen lässt uns eine transparente Finanzierung als wünschbar erscheinen. Die Arbeitsgruppe «Berufliche und soziale Integration» leistet da sicher – oder hoffentlich – wertvolle Arbeit.

Wir befürworten die Arbeitsintegrationsprogramme gerade auch für Ausgesteuerte. Aber vor dem Hintergrund des kürzlich erschienenen Bundesberichts, der Programmen eine geringe Wirksamkeit attestiert – auch dieser Bericht ist kritisch zu betrachten und hat Schwächen – begrüssen wir den kritischen Blick auf den Erfolg der Integrations-

massnahmen. Wobei Erfolg nicht nur definiert werden kann als das Finden einer neuen Stelle, sondern auch das Behalten der Sozialstruktur. Das Behalten einer Tagesstruktur ist ein Erfolg und ein Ziel dieser Programme. Aus der Praxis vernehmen wir aber auch, dass teilweise sogar zu viele und wenig sinnvolle Massnahmen angeordnet werden, nur damit man etwas getan hat.

Trotzdem sind wir mit dem Bericht einverstanden. Das Geschäft ist für uns erledigt. Danke.

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

Das Geschäft ist erledigt.

#### **4. Eckwerte im SIL-Verfahren**

Postulat von Thomas Maier (GLP, Dübendorf), Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil) und Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti) vom 17. März 2008

KR-Nr. [110/2008](#), RRB-Nr. 994/25. Juni 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird eingeladen, im Rahmen der nun stattfindenden SIL-Koordinationsgespräche und in den weiteren Gesprächen und Verhandlungen zum SIL aktiv zu werden. Der Regierungsrat soll dabei direkt durch seine Vertretung und indirekt via Wahrnehmung der gesetzlichen Weisung und allfälliger Wahrnehmung der gesetzlichen Sperrminorität im Verwaltungsrat Unique folgende Parameter in den SIL-Prozess einbringen:

Die Eckwerte des SIL sind so festzulegen, dass

- zukünftige Betriebsreglemente sich eng an den Betrieb vor dem Jahre 2000 anlehnen (Var. A);
- zukünftige Betriebsreglemente sich grundsätzlich an höchstens 320'000 Flugbewegungen anlehnen;
- zukünftige Betriebsreglemente grundsätzlich auf neue An- und Abflugrouten insbesondere Südanflüge, zusätzliche Ostanflüge oder neue Südstarts verzichten,



- der gekröpfte Nordanflug nur als Ersatz für gemäss DVO nicht mehr zugelassene Anflüge eingesetzt werden kann;
- der Betrieb eines Parallelpistensystems ausgeschlossen wird und auch keine entsprechende Raumsicherung vorgenommen werden kann;
- eine Abgrenzungskurve ES II möglichst keine neuen Gebiete v. a. mit dichter Besiedelung betrifft und möglichst viele bisherigen Gebiete mit dichter Besiedelung entlasten kann;
- Reduktionen an der Quelle (leisere Triebwerke, technisch optimierte Anflugmöglichkeiten, Auslagerung von lauten Flugzeugen usw.) schrittweise zu einer Reduktion des Perimeters der Abgrenzungskurve ES II führen;
- dieser keine Auslagerung von Teilen wie z.B. die Business Aviation auf andere, nahe gelegene Flugplätze zulässt.

**Begründung:**

Der SIL-Prozess tritt zunehmend in die heisse Phase. Nach den letzten Monaten mit wenig Information, werden nun mit einigem Fach- und Hintergrundwissen langsam aber sicher die wahren Hintergründe in diesem Prozess offensichtlich.

Noch liegen nicht alle Fakten auf dem Tisch. Diejenigen Dinge, die aber bereits auf den ersten Blick klar sind, die lassen alle Alarmglocken in höchstem Masse läuten.

Offiziell betont der Regierungsrat immer wieder, dass möglichst wenige Menschen mit Fluglärm belastigt werden sollen. Ausserdem hielt die Regierung mehrfach in offiziellen Beschlüssen fest, dass sie die Option eines Parallelpistensystems ablehnt. Weiter will sie die Nordausrichtung und sagt damit der Bevölkerung im Osten und Süden indirekt den Verzicht auf die provisorischen Süd- und zusätzlichen Ostanflüge zu und propagiert den gekröpften Nordanflug. So weit so gut, aber wie sieht es nun im SIL-Prozess aus? Obwohl die überwiegende Mehrheit der Gemeinden und Organisationen für Betriebsvarianten möglichst angelehnt an das bis zum 2000 gültige Betriebsreglement votiert und Änderungen nur zugunsten der Bevölkerung annehmen würde, basieren die optimierten Varianten alle primär auf einer Optimierung der Kapazitäten des Flughafens und führen alle zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung. Die optimierten Varianten zementieren die per Notrecht eingeführten zusätzlichen Ostanflüge und die «illegalen» Südanflüge und scheinen diese sogar in einer Ausweitung zuzulassen. Zudem werden neu noch Südstarts ins Spiel gebracht.

Zum Überfluss wird eine optimierte Variante P mit Parallelpistensystem präsentiert und in umfangreichen Dokumenten geprüft, welche in Zukunft der Unique eine dokumentierte Kapazitätserhöhung für 450'000 Bewegungen ermöglichen wird. Die entscheidende Linie, die sog. ES II Lärmabgrenzungslinie der kombinierten Varianten E opt., J opt. und P opt. lässt nur einen Schluss zu: Im Hintergrund wird mittels SIL-Verfahren die ursprüngliche Variante Grün eines «Sackbahnhof»-Parallelpistensystems zu einem vollwertigen Parallelpistensystems inkl. Südstarts vorbereitet.

Die Regierung muss jetzt handeln, im SIL-Prozess ihre Verantwortung wahrnehmen und Regierungsrätin Rita Fuhrer eng begleiten: So ist Regierungsrätin Rita Fuhrer im SIL-Prozess als Volkswirtschaftsdirektorin die Verantwortliche seitens des Kantons und müsste dort auch die Interessen der Bevölkerung, damit der Gemeinden und der Umwelt vertreten. Zudem ist Regierungsrätin Rita Fuhrer auch als Verwaltungsrätin (in Vertretung des Kantons) im Unique-VR die Hauptverantwortliche, welche in Fragen betreffend solch massiver Lärmauswirkungen sowohl mit Weisungen beauftragt werden kann als auch mittels Beschluss die Sperrminorität im VR ausüben kann.

Nun sind aber gerade die Zürcher Regierung (Verantwortlich: Regierungsrätin Rita Fuhrer) und die Unique (Verantwortlich seitens Kanton Zürich auch wieder Regierungsrätin Rita Fuhrer) wesentliche Träger des SIL – Zitat aus dem Bericht des BAZL: «Der SIL-Prozess steht unter Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL); der Kanton Zürich und Unique (Flughafen Zürich AG) sind als Projektpartner beteiligt. Die Kantone Aargau und Schaffhausen sowie weitere Bundesstellen werden anlässlich von Koordinationsgesprächen konsultiert und über abgeschlossene Prozessschritte orientiert. Informationen erfolgen auch an die übrigen Nachbarkantone und gegenüber Deutschland.» Also schwarz auf weiss ist die zentrale Rolle der Zürcher Regierung und der Unique definiert.

So trägt die Zürcher Regierung direkt und indirekt die Hauptverantwortung für die allfällige Festsetzung eines SIL mit einer umhüllenden Abgrenzungslinie ES II, welche zusätzliche Ostanflüge, Südanflüge, Südstarts, Pistenveränderungen und die Option einer Parallelpiste zulässt. Und es ist dies nicht primär das BAZL, das UVEK oder Bundesrat Moritz Leuenberger, wie dies gewisse Leute immer wieder zu verschleiern versuchen. Denn das UVEK, bzw. das BAZL werden sicherlich keine Beschlüsse ohne die aktive oder zumindest passive

Zustimmung der Vertretung der Zürcher Regierung bzw. der Unique (und damit der Zürcher Vertretung im VR) vornehmen.

Nachdem die Gemeinden und Organisationen nochmals ihre klare Haltung gegen die Vorschläge im Rahmen des SIL präsentiert haben und sowohl die optimierten Varianten als auch die Sicherung einer Parallelpiste ablehnen, erwarten die Postulanten vom Regierungsrat ultimativ, dass er die Interessen der Zürcher Bevölkerung und die Abstimmungsergebnisse umsetzt und erstens Regierungsrätin Rita Fuhrer im SIL-Prozess eng begleitet sowie sehr eng mandatiert und zweitens dass er der Staatsvertretung im Verwaltungsrat die gesetzlich erforderlichen Weisungen erteilt.

So können die vermuteten Absichten im SIL noch gestoppt werden und dem Flughafen die Grenzen gesetzt werden, welche in der Bevölkerung und in den Gemeinden mehrheitsfähig sind.

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

#### 1. Organisation des SIL-Prozesses Flughafen Zürich

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) startete am 9. November 2004 einen neuen Koordinationsprozess betreffend den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Ziel des Verfahrens ist ein vom Bundesrat genehmigtes SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich, das mit dem Richtplan des Kantons Zürich und mit den Richtplänen der andern betroffenen Kantone (Aargau, Schaffhausen) abgestimmt ist. Das mit der Projektleitung betraute Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vereinbarte mit den beiden Hauptbetroffenen, dem Kanton Zürich als Standortkanton und der Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenbetreiberin, eine Projektpartnerschaft. Die übrigen betroffenen Kantone, die zuständigen Bundesstellen sowie weitere Beteiligte sind nach Massgabe der gesetzlichen Grundlagen am SIL-Koordinationsprozess beteiligt. Für den Einbezug der Gemeinden sind die Kantone verantwortlich. Im Kanton Zürich erfolgt er über die Konsultative Konferenz Flughafen Zürich (§4 Flughafengesetz, LS 748.1). Zudem lädt die Volkswirtschaftsdirektion regelmässig die Bürgerorganisationen und Interessenverbände von Gemeinden zum Info-Forum ein. Zu fachtechnischen Fragen werden sodann Gespräche mit den Anrainergemeinden des Flughafens geführt. In diesen Gremien erhalten die Behörden und Organisationen jeweils Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.

Der Kanton Zürich ist durch die Volkswirtschaftsdirektorin in der SIL-Projektoberleitung vertreten. Die politischen Positionsbezüge im SIL-Prozess, die im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche vorgebracht und diskutiert werden, werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der kantonsinternen Konsultationen durch den Regierungsrat beschlossen und gelten als Instruktion an die Volkswirtschaftsdirektion. Der Regierungsrat hat seine Haltung zu den Diskussionsgegenständen an den drei Koordinationsgesprächen vom 25. Oktober 2005, 6. Juli 2007 und 3. April 2008 je in einer Medienmitteilung öffentlich bekannt gemacht. Zudem hat er seine schriftliche Stellungnahme für das Koordinationsgespräch III vom 3. April 2008 veröffentlicht.

Der Regierungsrat nimmt seine Führungsaufgabe in diesem politisch sehr wichtigen Prozess wahr. Er orientiert sich dabei an seiner Flughafenpolitik vom 15. September 2004. Diese bekennt sich zu einem leistungsfähigen, zuverlässigen Flughafenbetrieb mit Drehkreuzfunktion, zu einem wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm mit Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten und zu einer Nordausrichtung des Flugbetriebs.

Zum Verhältnis zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG kann auf die Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. [269/2002](#) betreffend «Marschhalt im SIL-Prozess» verwiesen werden. Der Kanton Zürich ist zwar mit drei Mitgliedern im Verwaltungsrat der FZAG vertreten. Im laufenden SIL-Koordinationsprozess kommen jedoch weder die von den Postulanten erwähnte Sperrminorität noch das Weisungsrecht des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat zum Tragen. Die Sperrminorität und das Weisungsrecht gelten gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes für Beschlüsse des Verwaltungsrats, die Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung betreffen. Die Stellungnahmen der FZAG an den Bund im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses sind nicht mit solchen Verwaltungsratsbeschlüssen gleichzusetzen. Der SIL ist lediglich behördenverbindlich. Mit der Verabschiedung des SIL werden weder Pistenverlängerungen noch neue An- und Abflugverfahren abschliessend bewilligt. Dies ist den Verfahren für Plangenehmigungen bzw. für das Betriebsreglement vorbehalten, weshalb die Sperrminorität und das Weisungsrecht erst dann zur Anwendung kommen würden.

## 2. Politische Vorgaben zum SIL-Prozess

Die Grundlagen zum SIL-Prozess – die Nachfrageprognose bis 2030, die betrieblichen Eckwerte, die Vorgaben für die Betriebsvarianten und die Kriterien für die Bewertung der Varianten – waren Gegenstand des SIL-Koordinationsgesprächs I vom 25. Oktober 2005. Die politischen Vorgaben für die Erarbeitung der Flugbetriebskonzepte und die Bildung der Betriebsvarianten wurden gestützt auf das SIL-Koordinationsgespräch I wie folgt festgelegt:

- Bei der Bildung der Betriebsvarianten sind alle sicheren und effizienten Flugbetriebskonzepte in die Überlegungen einzubeziehen. Bei Flugbetriebskonzepten, die bei der Variantenbildung nicht berücksichtigt werden, ist nachvollziehbar darzustellen, warum sie nicht berücksichtigt werden.
- Bei der Bewertung und Wahl der Betriebsvarianten ist den Anforderungen der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen.
- Die Sicherheit der Betriebsvarianten ist zu gewährleisten; massgebend sind die geltenden Normen der Luftfahrt. Die technische Machbarkeit und Sicherheit der Flugbetriebskonzepte werden parallel zu deren Erarbeitung überprüft. Für Flugbetriebskonzepte, deren Sicherheit noch nicht abschliessend nachgewiesen werden kann, ist bei der Bildung der Betriebsvarianten ein Ersatzkonzept auszuweisen.
- Die Bestimmungen der Umwelt- und Raumplanungsgesetzgebung sind einzuhalten, die Auswirkungen der Betriebsvarianten auf Raum und Umwelt sollen möglichst gering ausfallen. Dies ist sowohl bei der Auswahl der Beurteilungskriterien wie auch bei der Bewertung der Varianten zu berücksichtigen.
- Die Betriebsvarianten sind als Grundlage für das definitive Betriebsreglement auf einen Planungshorizont bis 2020 und für die raumplanerische Vorsorge auf einen Planungshorizont bis 2030 und darüber hinaus auszurichten.
- Für die Benützung des deutschen Luftraums sind sowohl Betriebsvarianten zu bilden, welche die Bestimmungen der heute geltenden deutschen Verordnung einhalten, als auch solche, die den deutschen Luftraum mit einbeziehen.
- Bereits bekannte Betriebsvarianten und Flugbetriebskonzepte sind auch zu behandeln. Namentlich sind dies je eine Betriebsvariante mit den Charakteristiken des Betriebs gemäss altem Betriebsreglement und gemäss vorläufigem Betriebsreglement (vom 29. März 2005), die Betriebsvariante BV2 aus dem 1. SIL-Prozess (2001/2002) und Betriebsvarianten mit dem gekröpften Nordanflug.



Mit seinem Mandat für das Koordinationsgespräch I stellte der Regierungsrat fest, dass die Grundlagen und Vorgaben für den SIL-Prozess im Einklang mit der Flughafenpolitik des Kantons Zürich stehen. Auf dieser Grundlage, auf der die weiteren Arbeiten im SIL-Koordinationsprozess aufbauen, könnten die vier besonders wichtigen Anliegen des Kantons Zürich berücksichtigt werden: Schutz der Bevölkerung; Stärkung des Wirtschaftsstandortes; Vertrauen der Bevölkerung und Akzeptanz des Flughafens; Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebes. Diese Haltung wurde am 26. Oktober 2005 mit einer Medienmitteilung veröffentlicht.

Mit der Festlegung der Vorgaben wurden die Eckwerte für den SIL-Prozess abschliessend und endgültig umschrieben. Sie stehen heute nicht mehr zur Diskussion.

### 3. Haltung des Regierungsrates zu den SIL-Betriebsvarianten

Der Regierungsrat nahm im Zusammenhang mit den SIL-Koordinationsgesprächen II und III zu den SIL-Betriebsvarianten Stellung. Er ging dabei von der Überlegung aus, dass die Sachplanung und die damit abzustimmende Richtplanung der räumlichen Vorsorge dienen und damit einer langfristigen Sichtweise verpflichtet sind. Die Lösungsfindung dürfe sich nicht nur an der heutigen Problemlage orientieren. Dennoch sei zu fordern, dass rasch eine Verbesserung der heute unbefriedigenden Situation im Zusammenhang mit dem Flugbetriebsregime gefunden werde; diese Lösung habe sich zwangsläufig am heutigen Pistensystem zu orientieren. Zu definieren sei somit ein Entwicklungspfad, der von der heutigen Situation ausgehe, aber langfristig die als zweckmässig zu beurteilenden Entwicklungsoptionen raumplanerisch offenhalte.

Gestützt auf diese Überlegungen nahm der Regierungsrat im Rahmen des Koordinationsgesprächs II wie folgt zu den SIL-Betriebsvarianten Stellung:

«Auf dem bestehenden Pistensystem ist eine gegenseitige Optimierung der Varianten A [entsprechend dem Betrieb 2000] und E [entsprechend dem vorläufigen Betriebsreglement] vorzunehmen, wobei dieser Optimierungsprozess in Abstimmung mit den Gesprächen mit Deutschland vorzunehmen ist. Als Rückfallebene ist die Einführung des gekröpften Nordanflugs im Sinne der Betriebsvariante B weiter zu verfolgen.

Mit Einschränkung des Variantenfächers auf die Betriebsvariante J [Ergänzung der Nordausrichtung durch Betriebsphasen mit Ostanflug]

im Sinne einer grundsätzlichen Stossrichtung kann sich der Regierungsrat damit einverstanden erklären, dass im weiteren SIL-Prozess auch die Option von Pistenverlängerungen als raumplanerische Option weiter verfolgt wird. Diese Zusage steht jedoch unter dem klaren Vorbehalt, dass eine künftige Einlösung dieser Option die Zusage des Kantonsrates und des Volkes im Sinne von § 19 Flughafengesetz benötigt. Ausserdem besteht für die Weiterverfolgung dieser Option der ebenso klare Vorbehalt, dass mit Deutschland eine langfristig tragfähige, auch für die Zürcher Bevölkerung befriedigende Regelung sowohl auf dem bestehenden Pistensystem als auch bei Weiterentwicklungen verbindlich vereinbart wird.

Die vorsorgliche Raumsicherung für ein Parallelpistensystem wird mit Blick auf die Unvereinbarkeit eines solchen Bauwerks mit dem Moorschutz und die noch offenen raumplanerischen Massnahmen in den unmittelbar betroffenen Flughafengemeinden nicht unterstützt. Es ist davon auszugehen, dass die räumliche Vorsorge erhebliche Eingriffe in die Siedlungsentwicklung der betroffenen Gemeinden erfordern würde. Es ist nicht absehbar, ob die Parallelpiste dereinst gebaut werden kann. Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste ab.»

An dieser Position hielt der Regierungsrat auch im SIL-Koordinationsgespräch III fest, als die Optimierungsmassnahmen an ausgewählten Betriebsvarianten zur Diskussion standen. Die in der Optimierungsphase vorgeschlagenen Südstarts geradeaus zum Verspätungsabbau in besonderen Wettersituationen beurteilte der Regierungsrat kritisch. Da sie das mit Abstand am dichtesten besiedelte Gebiet im mittleren Glatttal betreffen, lehnte er diese Massnahme ab. Er forderte, dass sich die Situation für die dortigen Wohngebiete durch die Optimierungsmassnahmen insgesamt nicht verschlechtert. Den Einbezug des gekröpften Nordanflugs in die Variante E-DVO begrüsst der Regierungsrat. Die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems lehnte er weiterhin ab.

#### 4. Koordination für Sach- und Richtplanung

Die Koordination von Siedlungs- und Flughafenentwicklung im vorliegenden Planungsprozess wurde bereits mit der Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. [96/2008](#) betreffend Änderung des kantonalen Siedlungsrichtplans ausführlich dargelegt.

Die Planung der Siedlungsentwicklung, namentlich für Wohnnutzungen, kann nur dann in erfolgsversprechender Weise vorgenommen

werden, wenn auch Klarheit über die Pistenbenützung am Flughafen und die Führung der An- und Abflugrouten besteht. Umgekehrt haben sich die Entscheidungen über die Ausrichtung des Flugbetriebs vorrangig danach auszurichten, ob damit bestehende oder in Entwicklung begriffene Siedlungsschwerpunkte betroffen werden. Nur auf diese Weise kann die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen auf Dauer möglichst tief gehalten werden.

Grundlagenarbeiten für die Teilrevision des kantonalen Richtplans Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», sind derzeit im Gang. Zentraler Bestandteil dieser Teilrevision ist ein auf die spezifischen Verhältnisse in der Flughafenregion zugeschnittenes Konzept der raumplanerischen Vorsorge. Schlüsselement dieses Konzepts ist die Festlegung einer Abgrenzungslinie sowohl im kantonalen Richtplan Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», als auch im SIL-Objektblatt, die das Gebiet mit bestehender oder möglicher Überschreitung des Immissionsgrenzwerts Empfindlichkeitsstufe II infolge Fluglärms definiert. Durch diese Abgrenzungslinie soll ein gemeinsamer, territorialer Orientierungsrahmen geschaffen werden, damit Bund und Kanton die ihnen obliegenden Aufgaben bestmöglich erfüllen können. Im kantonalen Richtplan soll mit der Abgrenzungslinie das Gebiet bezeichnet werden, in dem künftig kein neues Siedlungsgebiet für Wohnnutzungen ausgeschieden, die Nutzungsreserven für das Wohnen tendenziell verkleinert und eine dem Fluglärm angepasste Bauweise gefördert werden soll.

Im Weiteren soll im SIL-Objektblatt die Abgrenzungslinie ihre Wirkung als Vorgabe für die Genehmigung künftiger Betriebsreglemente entfalten. Demnach soll ausserhalb der Abgrenzungslinie der in künftigen Betriebsreglementen festgelegte Flugbetrieb keine Lärmbelastung verursachen dürfen, welche die IGW ES II – also die Schädlichkeits- und Lästigkeitsgrenze für Wohngebiete – überschreitet.

Die zur Konkretisierung der Abgrenzungslinie erforderlichen flugbetrieblichen Grundlagen werden gegenwärtig noch im Rahmen des SIL-Prozesses erarbeitet und sollen gemäss derzeitiger Terminplanung des SIL-Prozesses bis Ende 2008 vorliegen, worauf die Anhörung für das ordentliche Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans Verkehr, Kapitel 4.6.1 «Flughafen Zürich», in die Wege geleitet werden soll. Im Anschluss daran wird die Anhörung zur gesamthaften Richtplananpassung insbesondere in den Bereichen Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen folgen. Dieses schrittweise Vorgehen ist angezeigt, um die Abstimmung zwischen SIL und Richt-



plan zu ermöglichen und die gesamthafte Anpassung des kantonalen Richtplans in der Flughafenregion anhand eines langfristigen Orientierungsrahmes vornehmen zu können.

## 5. Schlussfolgerungen

Der Regierungsrat hat den bisherigen Verlauf des SIL-Prozesses aufmerksam verfolgt und die kantonalen Positionen zu den Vorgaben für den SIL-Prozess und den SIL-Betriebsvarianten festgelegt. Dies geschieht stets unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Konsultativen Konferenz Flughafen Zürich und der weiteren kantonsinternen Konsultationen. Mit seinen Beschlüssen wurde jeweils die Volkswirtschaftsdirektorin für die SIL-Koordinationsgespräche mandatiert.

Es ist weder zielführend noch erfolgsversprechend, heute die Eckwerte zum SIL-Prozess wieder infrage stellen zu wollen, wie dies die Postulanten verlangen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. [110/2008](#) nicht zu überweisen.

*Thomas Maier (GLP, Dübendorf):* Ich kann mich zu diesem Postulat für einmal wirklich sehr kurz halten. Das Postulat war zur Zeit seiner Einreichung und dem Antrag auf Dringlichkeit in seinem Wortlaut goldrichtig. Inhaltlich ist es dies in Teilen immer noch. Letzte Woche hat nun der Regierungsrat zur SIL-Vernehmlassung öffentlich Stellung bezogen. So äussert er sich zu den Varianten «S» und «S+» negativ. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung im Sinne dieses Postulates und anerkennend festzuhalten.

Weniger positiv zu werten sind die Aussagen der Regierung zu den Varianten «J», die immer noch eine Option sein sollen. Weiter nimmt das laufende Referendum zum Pistenausbau genau die im Postulat geforderten Lösungen auf: Einbezug aller Regionen und die gesetzliche Pflicht des Regierungsrates zu handeln. Wir hoffen darauf, dass das Volk die Möglichkeit erhält, sich zu allen möglichen Varianten äussern zu können.

Die Entwicklung von letzter Woche hat nun also, nach Meinung aller Unterzeichnenden dieses Postulates, dieses Postulat überholt. Die weiterhin aktuellen Fragen aus dem Postulat werden wir zu gegebener Zeit in einem neuen Ansatz wieder aufbringen und ziehen dieses Postulat in vorliegender Form zurück.

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Der Postulant zieht das Postulat zurück. Es kommt, wie es hat kommen müssen, es spricht noch Lorenz Habicher, Zürich (*Heiterkeit*).

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Zur Form, dass die Medien dies auch richtig wiedergeben können: Es ist so, dass ein Rückzug eines Postulates früher gemacht werden kann, bevor die Traktandenliste gedruckt ist, oder ganz am Anfang der Sitzung, wenn es unter «Mitteilungen» um die Traktandenliste geht. Wenn man nachher wartet und sein Votum hält, dann muss man damit rechnen, dass die Diskussion auch erfolgt. Das heisst, wir haben jetzt gewartet bis Traktandum 4 und jetzt soll die Diskussion auch erfolgen. Der Zeitpunkt dieses Postulates ist nämlich optimal gewählt, würde ich sagen. Wir haben die Stellungnahme des Regierungsrates, der Bezirke und weitere Stellungnahmen zum Entwurf des SIL-Schlussberichts. Und wir wissen, wie der Postulant selber gesagt hat, dass es leider überholt ist. Aber wir können das Thema jetzt und heute hier diskutieren. Die Diskussion läuft ja in den Medien auf Hochtouren. Das SIL-Verfahren ist so komplex und die Zusammenhänge sind nicht sehr einfach, sodass man zum heutigen Zeitpunkt nicht einfach sagen kann «Wir ziehen es zurück, wir wollen nicht darüber diskutieren».

Es sind drei Varianten noch in der Diskussion, die es zu behandeln gibt. Es wird niemanden geben, der hier drin behaupten kann, dass mit dem Schlussbericht des Bundes zum SIL Flughafen Zürich irgendjemand zufrieden sein wird. Es wird nicht so sein. Wir haben Betriebsvarianten «E optimiert», «E DVO» und «I optimiert», die als Chancen dargestellt werden, und alle haben grössere Mängel. Diese müssen wir heute eigentlich thematisieren und das können wir mit dem zurückgezogenen Postulat wunderbar. Wir werden nämlich das Postulat nicht überweisen, aber wir werden das Thema behandeln.

Wie kann man die Regionen jetzt zufriedenstellen? Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme selber dargelegt, wo die Mängel liegen und was er vom Bund eigentlich erwartet. Wir können uns dem anschliessen; in grossen Teilen anschliessen, natürlich nicht überall, denn politisch gesehen müssen wir hier noch ein paar Nägel einschlagen. Zum Beispiel zu den Südanflügen. Es wird so sein, dass die Südanflüge auch weiterhin bestehen bleiben. Sie können mit allen drei Varianten nur vielleicht reduziert werden, aber nicht einmal das ist sicher. Und die Position des Bundes dazu ist natürlich vielfältig, denn

der Bund möchte sogar noch Südstarts, also «straights», dazunehmen. Genau das wird natürlich nicht gerade auf Gegenliebe stossen. Die anderen Regionen werden aber auch nicht entlastet, denn wir haben hier immer noch die Variante mit Pistenverlängerung drin. Und das ist genau das, was wir nächstes Jahr zur Abstimmung bringen dürfen. Falls es nächstes Jahr ist, denn wir haben eine andere Vorlage in der Kommission, die wir noch behandeln müssen. Und danach wird die Stichfrage sein: Kommt die Behördeninitiative «Stopp Pistenausbau» allein vors Volk oder gibt es einen Weiterzug bis ans Bundesgericht? Und kommt dann das konstruktive Gesetzesreferendum zum Zug?

Sie sehen, das Ganze ist sehr komplex. Und wenn ich jetzt die Diskussion im Saal höre, scheint mir, dass ausser der SVP alle gewusst haben, dass das Postulat zurückgezogen wird und die Diskussion nicht erfolgen soll. Ich beantrage hiermit, dass das Postulat erledigt ist, aber die Diskussion eröffnet.

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Wir haben ganz klare Regelungen, wie wir vorgehen, wenn ein Postulat zurückgezogen wird. Die Diskussion ist eröffnet. Es ist nicht fair, wenn jemand das Postulat mehr oder weniger begründet und dann die andern nicht mehr sprechen dürfen, deshalb reden wir jetzt über das Postulat. Aber es ist zurückgezogen worden, wir überweisen es dann nicht.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Lorenz Habicher hat völlig recht, es ist absolut unanständig, wenn man sich am Samstag oder Sonntag vorbereitet und dann hört man im Verlauf des Morgens «Ja man hat es zurückgezogen». Das Verfalldatum dieses Postulates war schon abgelaufen, als es eingereicht wurde (*Heiterkeit*). Das haben wir Dir (*Thomas Maier*) aber schon vor einem Jahr gesagt. Und jetzt hier kurzfristig noch etwas zu erzählen, das ist unanständig! Aber Politik ist nicht nur eine Frage des Inhaltes, Politik ist auch eine Frage des Zeitpunktes, und da hat Lorenz Habicher recht: Heute ist der richtige Zeitpunkt, um über die hektische Zeit der letzten zehn Tage zu diskutieren, zu debattieren. Und das hat sehr wohl mit diesem Postulat einen Zusammenhang.

Angefangen hat es ja mit der gemeinsamen Fluglärmanalyse für den süddeutschen Raum. Praktisch flächendeckend kam ja die Forderung nach Aufhebung der deutschen Durchsetzungsverordnung. Nur dabei ging ein kleines Detail vergessen: Im Landratssaal in Waldshut wird

diese Analyse als Erfolgsgeschichte gelesen. Der Landrat von Waldshut hat es nun schriftlich, schwarz auf weiss, dass er es mit der Durchsetzungsverordnung geschafft hat, seine Bevölkerung vor Fluglärm in den empfindlichen Randstunden zu schützen. Und wenn nun gleichzeitig Pistenverlängerungen und die Abschaffung der Durchsetzungsverordnung verlangt werden, dann müssen wir keine Begeisterung aus Baden-Württemberg erwarten. Und aus meiner Sicht müssen uns eigentlich die Gemeinden Weiach und Glattfelden gerade so lieb sein wie die Gemeinden Fällanden oder Zumikon.

Nun, ein weiterer Punkt: Letzten Dienstag fuhr ich mit einem Flughafengewerkschafter in Richtung Niederweningen. Er war auf dem Weg ins Hauptquartier der SWISS zur Krisendiskussion. Die SWISS streicht auf dem Winterflugplan hin 7 Prozent ihrer Flugkapazität. Offenbar gehen 30 Airlines Konkurs. Das ist die Erfolgsgeschichte der Luftfahrt, die ja offensichtlich der Arbeitsplatzmotor sein soll im Kanton Zürich. Und letzten Dienstag, am gleichen Tag, ohne Vorwarnung im Wochenprogramm, kam dann die Stellungnahme zum Schlussbericht. Und danach, wenn das «abverheit», der ZFI-Bericht zum Jahr 2008.

Die Debatte wird sich jetzt auf die raumplanerische Ebene verschieben. Wir werden also nicht mehr über Eckwerte im SIL diskutieren, aber in Zukunft wird die Debatte sich auf raumplanerischer Ebene abspielen. Und um die Hektik, die wir letzte Woche hatten, wieder zu relativieren: Jeder raumplanerische Entscheid wird so oder so ans Bundesgericht weitergezogen, es ist also eine unendliche Geschichte. Aber die Arbeit beginnt jetzt mit der Raumplanung, die wir schon lange hätten machen sollen. Danke.

*Priska Seiler (SP, Kloten):* Anscheinend haben wir jetzt ja doch wieder eine kleine Flughafendebatte und darum kann ich es mir nicht verkneifen, jetzt auch noch etwas zu sagen, verzeih es mir, Lorenz Habi-cher.

Du hast gesagt, dass überhaupt keine Einigkeit darüber herrsche, welche Variante man schliesslich im SIL-Prozess präferieren möchte. Ich möchte Dir einfach ganz klar widersprechen, das stimmt so nicht. Die Gemeinden im Norden, Osten und Westen des Kantons sind sich alle sehr einig, dass das zukünftige Betriebsreglement auf einer Untervariante der Variante «E» basieren muss. Also hier herrscht ganz klar Einigkeit, das möchte ich einfach nochmals betonen.

Und wenn ich jetzt schon die Gelegenheit habe, zu sprechen, möchte ich auch noch ein, zwei Worte zur Stellungnahme des Kantons zum SIL-Schlussbericht sagen. Ich möchte hier nämlich nochmals nachdrücklich betonen, dass die SP-Fraktion überhaupt nicht einverstanden ist mit der Antwort des Regierungsrates. Wir sind empört, dass die Variante «J» mit Pistenverlängerung weiterhin im Rennen bleiben soll. Dieses Parlament hat sich nämlich schon mehrere Male gegen jegliche Pistenausbauten ausgesprochen, sowie das auch Flughafen-gemeinden taten. Es fehlt unserer Meinung nach also die politische Legitimation des Regierungsrates. Ich habe geschlossen.

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Der Postulant hat das Postulat zurückgezogen. Wir haben darüber gesprochen.

Das Geschäft ist erledigt.

### ***Nachruf***

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Ich habe Ihnen eine Mitteilung zu verlesen zum Tod von Bruno Baur, erster Präsident des Zürcher Verfassungsrates und vormaliger Statthalter des Bezirks Bülach, SVP, Rafz.

Am vergangenen Mittwoch erreichte uns die unfassbare, erschütternde Nachricht vom Tod von Bruno Baur aus Rafz. Der vormalige Statthalter des Bezirks Bülach ist in der Nacht auf den vergangenen Dienstag im 64. Altersjahr unerwartet verstorben.

Bruno Baur hat zwar nie dem Kantonsrat angehört, ist aber dennoch während vier Jahren in diesem Haus und in diesem Saal ein- und ausgegangen. Als der Zürcher Verfassungsrat am 13. September 2000 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammengekommen war, vertraute er dem Unterländer SVP-Vertreter sogleich die oberste Leitung an. In der Folge führte Bruno Baur das verfassungsgebende Organ unseres Kantons umsichtig durch das allererste Amtsjahr, durch ein Amtsjahr also, in dem es nicht einzig das Tagesgeschäft zu bewältigen galt, sondern auch Strukturen aufgebaut und Abläufe festgelegt werden sollten. Bruno Baur präsidierte den Verfassungsrat mit jener Gewissenhaftigkeit und Ernsthaftigkeit, die auch seine Arbeit als Statthalter des Bezirks Bülach auszeichneten. In dieser Funktion hatte der langjährige Gemeindepräsident von Rafz wesensgemäss nicht nur Frohbotschaften zu überbringen. Seine breite Verankerung in der Bevölkerung und seine Hilfsbereitschaft schenkten Bruno Baur jedoch die ihm eigene Sensibilität zur Bewältigung dieser oftmals belastenden Aufgabe.

Erst vor wenigen Monaten hat er die Führung des Statthalteramtes und des Bezirksrates Bülach nach 18 Dienstjahren in die Hände seines Nachfolgers gelegt. Gemeinsam mit seinen Angehörigen stimmt uns traurig, dass es Bruno Baur nicht länger vergönnt war, einen unbelasteten Ruhestand zu geniessen.

Morgen Dienstag um 14.15 Uhr wird er in der reformierten Kirche seiner Heimatgemeinde Rafz für immer verabschiedet. Wir erinnern uns in Dankbarkeit an den vielfältigen und wertvollen Einsatz des Verstorbenen für den Stand Zürich. Den Hinterbliebenen spreche ich das herzliche Beileid des Kantonsrates aus.

### ***Erklärung der FDP-Fraktion zur Finanzierung der vierten Teilergänzung der Zürcher S-Bahn***

*Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon):* Bern ist nicht Tripolis, «pacta sunt servanda» – Verträge sind einzuhalten.

Die Finanzierung der Durchmesserlinie ist eine leidige Geschichte. Der Kanton Zürich muss, wie Sie wissen, diese mit 500 Millionen Franken vorfinanzieren, weil der Bund bei seinem Beitrag klemmt. Die dadurch entstehenden Zinskosten in der Höhe von bis gegen 70 Millionen Franken bezahlt der Kanton, ein «A-Fonds-perdu-Beitrag», für welchen der Bund keine Rückzahlung beabsichtigt.

Diese für den Kanton Zürich höchst unerfreuliche Regelung wurde getroffen im Rahmen einer Vereinbarung, in welcher auch ein Finanzierungsmodell für weitere Investitionen im Rahmen der vierten Teilergänzung der S-Bahn beschlossen wurde. Der Kanton musste starke Abstriche machen. Hatte der Bund bei der dritten Teilergänzung der S-Bahn noch 65 Prozent übernommen, waren es in der Vereinbarung für die vierte Teilergänzung noch 40 Prozent. Partner des Kantons in dieser Vereinbarung waren das Bundesamt für Verkehr und dasjenige für Raumentwicklung, beide aus dem UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*). Dies war im September 2008. Bereits im Dezember 2008 ging der Bund im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich nur noch von einem Beitrag von 35 Prozent aus. Der Regierungsrat monierte dies und es folgten zahlreiche Verhandlungen, offenbar ohne grossen Erfolg. Zwar wurden vom Bunde ebenfalls entgegen der Vereinbarung – zuerst gestrichene Teilprojekte wieder aufgenommen, doch der Beitragssatz von 35 Prozent soll bleiben; so soll dies – zumindest gemäss einer Mitteilung der Zürcher Regierung – vom Amt für Raumplanung dem UVEK beantragt worden sein.

Nun, lassen Sie es mich gewählt ausdrücken: Das ist eine Sauerei! Der Kanton Zürich, welcher als NFA-Nettozahler im Jahr 2008 noch 435 Millionen Franken an den Bund zahlte, wird 2010 wohl mit fast 550 Millionen Franken und 2012 sogar fast mit 650 Millionen Franken zur Kasse gebeten. Der Kanton Zürich ist also offenbar eine Milchkuh, die auch noch selbst ihr Gras zum Fressen anpflanzen darf. Sind wir eigentlich in einer Bananenrepublik, wo der Bund je nach Befinden mal mehr oder mal weniger zahlt, Vereinbarung hin oder her?

Die FDP-Fraktion hat sich bereits in der Anfrage [363/2008](#) von Carmen Walker mit der Frage beschäftigt, ob der Kanton ausstehende Forderungen gegenüber dem Bund nicht schlicht und einfach mit unserem NFA-Beitrag verrechnen sollte. Dies könnte an sich im Rahmen des Budgets geschehen. Nun, wir möchten eigentlich nicht, dass es hier zu- und hergeht wie im Wilden Westen, wir fordern aber die Zürcher Regierung mit Nachdruck auf, bei Vereinbarungen mit dem Bund im Streitfall nicht davor zurückzuschrecken, den Rechtsweg zu beschreiten. Ansonsten würden wir den Streit nicht scheuen, den eine Kürzung des NFA-Beitrags zur Folge hätte, im Wissen darum, dass dies rechtlich eigentlich gar nicht geht, genauso, wie es rechtlich nicht geht, Verträge nicht einzuhalten. Denn Bern ist nicht Tripolis. Bundesrat Moritz Leuenberger, bitte sorgen Sie dafür, dass der altrömi-

sche Rechtsgrundsatz «pacta sunt servanda» gilt und Verträge eingehalten werden. Danke.

### ***Erklärung der SVP-Fraktion zur Geothermie***

*Luzius Rüegg (SVP, Zürich):* Für eine intelligente Energiepolitik! Intelligentes Verhalten zeichnet sich nicht nur dadurch aus, aus eigenen Erfahrungen zu lernen, der intelligente Mensch profitiert auch von Erfahrungen anderer. In der Politik ist das offensichtlich anders. Auch wenn Schweizer Politiker ihre häufigen Auslandsreisen gerne als Bildungsreisen bezeichnen, wird dem Bildungsaspekt in der Regel keine Bedeutung beigemessen. Anstatt das eigene Hirn zu benutzen, wird einfach übernommen, was das Ausland an Fehlentwicklungen zu bieten hat, so auch in der Energiepolitik.

So wird einfach als Dogma festgelegt, Geothermie sei die Energieform der Zukunft. Und wie das Dogmen so an sich haben: Sie dürfen nicht hinterfragt werden. Weder persönliche noch fremde Erfahrungen werden in Erwägung gezogen. Genau das zeichnet eine unintelligente Politik aus. Nach Erdbeben musste ein grosses und teures Geothermie-Projekt in der Region Basel eingestellt werden. Erst kürzlich berichtete der Fernsehsender SWR über die Schäden, die ein solches Projekt in Staufen im Breisgau anrichtete. Der Boden hebt sich jeden Monat um einen Zentimeter. Mauern bröckeln und reissen. Bereits gelten 200 Gebäude als einsturzgefährdet. Auch in Wiesbaden traten unerwartete Probleme auf. Man stiess auf Grundwasser, das unter hohem Druck stand. Eine haushohe Fontäne war die Folge. Und wie immer bei staatlichen Projekten – in dieser Frage unterscheiden sich Deutschland und die Schweiz nicht – will niemand für den Schaden verantwortlich sein und es wird am Ende auch niemand zur Verantwortung gezogen werden.

Auch wenn es linken Schöngeistern nicht in den Kram passt, es gibt nur zwei nachhaltige, saubere und wirtschaftliche Energien: die Wasser- und die Kernkraft. Nur sie vermögen den steigenden Energieverbrauch zu decken, ein Energieverbrauch, der notabene auch als Folge einer von den gleichen Kreisen zu verantwortenden, verfehlten Zuwanderungspolitik weiter ansteigen wird. Wer behauptet, die drohende Energieknappheit lasse sich vermeiden, indem wir die Fernsehapparate jeweils ganz abstellen, betreibt Augenwischerei und handelt verantwortungslos. Als Politiker ist es unsere Aufgabe, die Interessen der Bevölkerung zu vertreten. Und die Zahlen zeigen klar, dass die



Bevölkerung laufend mehr und nicht weniger Strom braucht. Diesen haben wir zu liefern. Wir haben nicht das Recht, die Bevölkerung zu erziehen und ihr vorzuschreiben, wie sie zu leben hat.

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Ich stelle fest, dass es sehr viele Wortmeldungen zur Fraktionserklärung der SVP gibt. Ich möchte hier schnell das Reglement vorlesen, ich bitte um Aufmerksamkeit: «Persönliche Erklärungen dürfen höchstens zwei Minuten dauern. Sie dienen insbesondere der Abwehr von persönlichen Angriffen und der Klärung von Missverständnissen.» Persönliche Erklärungen dienen also nicht einer politischen Debatte. Und wenn sich jemand persönlich angegriffen fühlt durch eine Fraktionserklärung ist das das Eine. Aber es gibt keine politische Debatte. Ich toleriere also keine weiteren Wortmeldungen mehr.

### ***Erklärung von Oskar Denzler, Winterthur, zur Grippe-Impfaktion***

*Oskar Denzler (FDP, Winterthur):* Gestatten Sie mir eine kurze weitere liberale Botschaft, diesmal zur Grippe-Impfaktion von heute Vormittag.

Die Influenza ist eine jährlich wiederkehrende, weltweit verbreitete Virus-Erkrankung, welche gehäuft in den Wintermonaten zwischen November und April auftritt. Dieses Jahr wird die Situation etwas kompliziert durch die Schweinegrippe-Pandemie, welche uns in einer ersten Welle erreicht hat und in den kommenden Monaten wohl noch für weitere Unruhe sorgen wird. Auch wenn Panik fehl am Platz ist, darf die epidemiologische Situation nicht bagatellisiert werden. Sowohl die normale Grippe wie auch die Schweinegrippe weisen zurzeit eine Mortalitätsrate von 0,1 bis 1 Promille auf und verlaufen eher milde. Ob dies so bleiben wird, vor allem im Fall der Schweinegrippe, ist allerdings offen, da dieses Virus auf eine ungeschützte Bevölkerung trifft und die Grippenviren insgesamt sehr wandlungsfähig sind. In der Bevölkerung wird das Risiko eher als gering eingeschätzt, weshalb sich auch die Nachfrage nach den Impfungen in Grenzen hält. Diese Situation würde sich bei einer Zunahme der Virulenz des Erregers schnell ändern.

Vorerst – für Sie heute – soll gegen die normale Grippe geimpft werden. Der Impfstoff ist gut verträglich. Milde grippale Symptome oder etwas Schmerzen an der Einstichstelle am Oberarm können auftreten. Selbst habe ich die Impfung problemlos überlebt und kann sie Ihnen

vorbehaltlos empfehlen. Für erwachsene Personen im erwerbsfähigen Alter ist der Impfschutz sehr gut, bei älteren Personen nimmt dieser ab, schützt aber trotzdem vor gefährlichen Komplikationen.

Weshalb soll man sich bei dieser Ausgangslage überhaupt impfen lassen? Eine Grippe ist nicht sonderlich angenehm. Sie schützen sich selbst und, was häufig vergessen geht, Ihre Kontaktpersonen vor der Ansteckung. Also auch ein Akt der Solidarität. Spital- und Heimstatistiken zeigen, dass pro 15 geimpfte Pflegepersonen ein Bewohner- oder ein Patiententodesfall verhindert werden kann.

Noch ein Wort zur Schweinegrippe, die uns ja medial in unterschiedlicher Intensität beschäftigt. Die Symptome sind ähnlich wie bei der Grippe und bestehen meist aus hohem Fieber, Husten, Schnupfen und Halsschmerzen. Das Virus wird als Tröpfchen oder Schmierinfekt übertragen und ist für Kinder, Schwangere und Personen mit Abwehrschwäche gefährlich.

Die adjuvanten Impfstoffe «Focetria» und «Pandemrix» stehen ab dieser Woche zur Verfügung. Es soll einmal geimpft werden, vorerst die erwähnten Risikopersonen. Die Nebenwirkungsrate ist allerdings höher.

Doch nun genug der Worte, schreiten wir zu Taten: Die harmlose Impfung findet im Foyer statt und wird vom Hausärzteam Bandi und Denzler durchgeführt, verstärkt durch die Pflegefachfrau und Gemeinderätin Christine Denzler. Wir bitten um einen Unkostenbeitrag von 20 Franken. Der Erlös wird wiederum wohltätigen Organisationen zur Verfügung stehen. Auch für kurzentschlossene, nicht angemeldete Parlamentarier stehen genügend Impfungen zur Verfügung.

Danke für die Aufmerksamkeit. Ich wünsche Mut für den Stich sowie eine erholsame Ratspause.

## **5. Sicherheit der An- und Abflugrouten am Flughafen Zürich**

Postulat von Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden), Priska Seiler (SP, Kloten) und Willy Germann (CVP, Winterthur) vom 31. März 2008

KR-Nr. [120/2008](#), RRB-Nr. 1102/9. Juli 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei den verantwortlichen Stellen dafür einzusetzen, dass die Sicherheit der An- und Abflugsysteme erhöht wird. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass die verschiedenen An- und Abflugrouten auf ihre technische und organisatorische Sicherheit hin neu überprüft werden. Besonders muss sichergestellt werden, dass auf dem Flughafen Zürich die Anflughöhe der Flugzeuge bei jeder Landung kontrolliert wird.

Begründung:

Im Zusammenhang mit den forcierten Anflügen auf die Piste 28, die trotz ILS-Unterstützung weiterhin sehr anspruchsvoll bleiben, und mit dem beabsichtigten gekröpften Nordanflug gewinnt die Diskussion rund um die Sicherheit wieder an Aktualität. Die Fluglotsen selber machen darauf aufmerksam, dass die Flugsicherung mit der zunehmenden Komplexität der An- und Abflugsysteme an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Damit und verstärkt durch den immer wieder zur Diskussion stehenden Personalmangel bei den Fluglotsen steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler bei der Flugsicherung geschehen oder Kontrollaufgaben, wie z.B. die Messung der Anflughöhen, nicht ausgeführt werden können.

Wenn die Sicherheit in und um den Flughafen Zürich oberste Priorität behalten soll, ist die Regierung des Standortkantons verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die für die Sicherheit verantwortlichen Stellen (BAZL, Skyguide, Unique) ihre Aufgaben wahrnehmen und die Sicherheitsvorschriften und -normen (ICAO-Standards and Recommendations) einhalten. Mit dem Flughafengesetz hat sich der Kanton Zürich verpflichtet, die Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrsbetriebs zu schützen, dazu gehört auch die Vermeidung von Unfällen.

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

Die Sicherheit hat in der Zivilluftfahrt oberste Priorität. Die bei der Festlegung von An- und Abflugrouten und -verfahren zu beachtenden Vorgaben werden in erster Linie von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO, International Civil Aviation Organization) festgelegt. Für deren Einhaltung sind die nationalen Luftfahrtbehörden zuständig und verantwortlich. In der Schweiz obliegt diese Aufgabe dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als dem vom Bundesrat bezeichneten Aufsichtsorgan über die Luftfahrt in der Schweiz (Art. 3 Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt, LFG, SR 748.0). Dem BAZL obliegt auch die Genehmigung der An- und Abflugrouten, welche die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenhalterin im Betriebsreglement festzulegen hat (Art. 36c LFG).

Mit Blick auf die Forderung nach einer allgemeinen Überprüfung der An- und Abflugrouten hält das BAZL in seinem schriftlichen Bericht vom 30. Mai 2008 fest, dass die technische und organisatorische Sicherheit der An- und Abflugrouten alle fünf Jahre kontrolliert werde. Dabei würden die Routen gemäss den einschlägigen internationalen Vorschriften umfassend überprüft. Die entsprechenden Daten und Berichte würden durch Skyguide (Flugsicherung) erhoben bzw. erstellt und anschliessend durch das BAZL geprüft und freigegeben. Die Stellungnahme der FZAG vom 28. Mai 2008 hält weiter fest, «dass die An- und Abflugrouten den internationalen Regeln für das Routendesign entsprechen. Dies umfasst die Navigation und die Gewährleistung der Hindernisfreiheit sowie die periodische Überprüfung der bestehenden Routen. Anlässlich dieser Überprüfung durch Skyguide wurden bei den bestehenden Routen keine Beanstandungen festgestellt. Weiter muss jede Routenänderung diesen Bestimmungen entsprechen und wird im Rahmen einer Sicherheitsbeurteilung überprüft. Diese Sicherheitsüberprüfung umfasst dabei nicht nur die einzelnen Routen mit den Hindernisfreihalteflächen, sondern vielmehr das Zusammenspiel der Routen, insbesondere die Integration von neuen Routen in das bestehende System, und den Flugbetrieb auf den neuen Routen.»

Zur Überwachung der Einhaltung der Anflughöhen hält das BAZL Folgendes fest: «Die Einhaltung der Anflughöhe gemäss den sicherheitsgeprüften und offiziell publizierten Verfahren bzw. gemäss den Anweisungen der Flugsicherung ist primär Aufgabe des Piloten. Auf

dem Flughafen Zürich stehen diesem die verschiedenen Instrumentenlandesysteme zur Verfügung (...). Zudem verfügt das Flugsicherungspersonal über technische Hilfen, um die Anflughöhe zu kontrollieren (Minimum Safe Altitude Warning System, MSAW).» Zur Funktionsweise des MSAW führt die FZAG aus, dieses erzeuge «bei Unterschreiten einer minimalen Flughöhe eine Warnung an den Flugverkehrsleiter (...). Die Flugverkehrsleiter werden bei Überschreiten der definierten Toleranzen sowohl akustisch als auch optisch gewarnt und geben diese Warnung umgehend an die Piloten weiter (...).» Die Flughafenhalterin weist im Übrigen darauf hin, dass moderne Flugzeugtypen zusätzlich über ein Warnsystem für Höhenabweichungen verfügten (Ground Proximity Warning System, GPWS), das die Piloten bei einem Absinken unter den vorgeschriebenen Gleitweg bei einem ILS-Anflug (Instrumentenlandeanflug), bei einer zu hohen Sinkgeschwindigkeit oder bei einer gefährlichen Annäherung an den Boden warne.

Die bestmögliche Sicherheit der einzelnen An- und Abflugrouten und -verfahren sowie die Sicherheit des ganzen Routensystems stellen aus rechtlicher und tatsächlicher Sicht eine der wichtigsten Kernkompetenzen und -verantwortlichkeiten von BAZL, FZAG und der sie dabei unterstützenden Skyguide dar. Das BAZL und die FZAG haben in ihren Stellungnahmen klar und überzeugend dargelegt, dass die beiden Forderungen des Postulats, d.h. die Überprüfung der verschiedenen An- und Abflugrouten auf ihre technische und organisatorische Sicherheit sowie die Kontrolle der Anflughöhen bei den Landungen, erfüllt sind und von den hierfür verantwortlichen Flughafenpartnern als Daueraufgabe wahrgenommen werden. Das Thema Safety (flugbetriebliche/operationelle Sicherheit) ist denn auch regelmässig Informations- und Diskussionsthema im Verwaltungsrat der FZAG. Dabei stellt die Kantonsvertretung immer wieder fest, dass sich die Flughafenhalterin ihrer Verantwortung in diesem Bereich in hohem Masse bewusst ist und diese u. a. mittels eines hochentwickelten Safety-Management-System und entsprechendem Controlling wahrnimmt.

Abschliessend ist auf die vom Bundesrat im Juni 2008 in die Vernehmlassung gegebene erste Etappe der Revision des LFG hinzuweisen. Eines der Ziele dieser Revisionsvorlage ist es, auf Bundesebene Normen zu definieren und inskünftig anzuwenden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen (Best Practice) und damit über die heute eingehaltenen internationalen Vorgaben hinausgehen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn solches gesamthaft betrachtet im Interesse der

Flugsicherheit liegt und der rechtliche Rahmen einen entsprechenden Spielraum lässt. Derartige Bestrebungen sind grundsätzlich zu unterstützen.

Aus den genannten Gründen ist es weder nötig noch angezeigt, dass der Regierungsrat bei den zuständigen Behörden im Sinne der Forderungen des Postulats KR-Nr. [120/2008](#) vorstellig wird.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. [120/2008](#) nicht zu überweisen.

*Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden):* Ich weiss sehr wohl, dass im Moment nicht die Flugsicherheit im Zentrum der Flughafendiskussionen steht. Es sind andere Themen, welche die Gemüter weit mehr erhitzen: SIL-Schlussbericht, Pistenausbau, null Fluglärm im Landkreis Waldshut und natürlich der ZFI, so quasi als Schlussbouquet in der letzten Woche. Bei all diesen Diskussionen geht es um die eine zentrale Frage, nämlich, wie in Zukunft geflogen wird und wo und wie viele Menschen von den Auswirkungen des Flugverkehrs am meisten betroffen sind. Was ich bei dieser Diskussion vermisse, ist, dass die Frage der Sicherheit kaum thematisiert wird. Ich wundere mich, wie schnell Unglücke, wie dasjenige in Bassersdorf im Jahr 2001 mit 24 Todesopfern und dasjenige in Überlingen im Jahr 2002 mit 71 Todesopfern in Vergessenheit geraten. Dabei spielte gerade beim Unglück in Bassersdorf das Anflugverfahren eine zentrale Rolle.

Im Zusammenhang mit den zwei SIL-Varianten und jetzt auch wieder bei den Diskussionen zum ZFI steht immer wieder die Variante «J» im Zentrum, Variante «J» mit der Verlängerung der Pisten 28/32. Gerade diese Variante ist aber punkto Sicherheit höchst problematisch. Auch nach der Einführung des Instrumentallandesystems ILS und der geplanten Verlängerung der Ost-West -Piste bleibt diese die mit Abstand kürzeste Piste mit den grössten topografischen Hindernissen. Eine Zunahme der Benützung dieser Piste führt zu einem Anstieg des Sicherheitsrisikos. Dazu kommt, dass verschiedene ICAO-Sicherheitsempfehlungen beim Ostanflug bereits heute nicht erfüllt werden. Auch die Fluglotsen bestätigen diese Sicherheitsrisiken, besonders weil mit der Umorganisation des Anflugs östlich des Zürcher Flughafens auch die Abflugrouten anders gelegt werden, die Kreuzpunkte von an- und abfliegendem Verkehr zunehmen und der Warteraum, der früher über deutschem Gebiet lag, inzwischen in die Schweiz transferiert werden musste. Ob sich das bald ändert, weil die

Deutschen sich nicht mehr gegen den Fluglärm wehren, steht in den Sternen. Eines ist aber sicher: Die Gesamtkomplexität des Systems ist so hoch, dass die Flugsicherung an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Damit steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler gemacht werden.

Aber nicht nur der Ostanflug birgt vermehrte Risiken. Auch der sogenannte gekröpfte Nordanflug ist zu gefährlich. Er ist ein Sonderfall und weicht teilweise von den internationalen Normen ab. Dies hat das BAZL erkannt und den gekröpften Anflug als Sicherheitsrisiko gestrichen. Trotzdem beharren Bürgerorganisationen auf diesem System. Und was mich besonders wundert, ist, dass der Regierungsrat jetzt auch wieder auf diese Karte setzt. All diese Beispiele zeigen, wie wichtig es ist, dass in den Diskussionen um An- und Abflugsysteme die Frage der Sicherheit nicht verloren geht. Umso mehr, als die Regierung und der Flughafen immer noch auf Wachstum setzen und rund um den ZFI keine entscheidenden Massnahmen beim Flugbetrieb ergriffen werden sollen.

Es wäre verheerend, wenn wir aus regionalpolitischen, wirtschaftlichen Gründen, aus Wachstumsgelüsten heraus die Frage der Sicherheit ausblenden würden. Mit dem Flughafengesetz hat sich der Kanton Zürich verpflichtet, die Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs zu schützen. Dazu gehört auch die Vermeidung von Unfällen.

Unser Postulat verlangt, dass sich der Regierungsrat bei den verantwortlichen Stellen vermehrt dafür einsetzt, dass die Sicherheit der An- und Abflugsysteme überprüft wird und dass keine Systeme eingeführt werden, die von den internationalen Normen abweichen oder Sonderbewilligungen brauchen. Für uns ist klar, dass die Diskussion um neue An- und Abflugsysteme immer auch mit der Flugüberwachung, mit den Fluglotsen, geführt werden muss. Und nicht zuletzt soll der Regierungsrat auch Einfluss auf den Betrieb der Flugüberwachung haben. Es darf nicht sein, dass Sparen bei der Flugüberwachung zu personellen Engpässen und technischen Pannen führt, wie dies zum Teil beim Unglück von Überlingen der Fall war. Diese Forderungen sind besonders jetzt von grosser Wichtigkeit, jetzt, wo entschieden wird, wie dereinst der Flughafen Zürich angeflogen und in welche Richtung die Flugzeuge starten sollen. Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat zu unterstützen.

*Priska Seiler (SP, Kloten):* Laut Antwort des Regierungsrates ist alles in bester Ordnung. Wir Postulantinnen und Postulanten machen uns also unnötig Sorgen. Das BAZL beteuert, dass die technische und organisatorische Sicherheit der An- und Abflugrouten alle fünf Jahre kontrolliert werde. Dies entspreche auch den internationalen Regeln des Routendesigns. Und für die Einhaltung der Anflughöhe ist primär der Pilot zuständig, welchem diverse technische Hilfsmittel zur Verfügung stehen.

Wenn es also gar keinen Grund zur Besorgnis gibt, dann frage ich mich aber schon, warum die Fluglotsengewerkschaft Aerocontrol im März letzten Jahres Alarm geschlagen hat. Der Hauptkritikpunkt war nämlich folgender: Die Gesamtkomplexität des Systems ist offenbar so gross, dass die Flugsicherheit tatsächlich an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Das Risiko also, dass durch diesen Umstand eben mehr Fehler passieren, ist erhöht. Fehler, die notabene fatale Folgen haben können, das muss ich hier drin ja nicht mehr speziell betonen, Susanne Rihs hat es auch schon angesprochen. Die periodische Kontrolle scheint hier demzufolge nicht oder noch nicht zu greifen. Vielleicht ist ja auch der Fünfjahresabstand etwas zu gross. Vor allem die neuen Anflugverfahren in Zusammenhang mit der Installation des ILS bei Ostanflügen bergen gewisse Risiken, Susanne Rihs hat es vorhin genauestens erklärt. Die Nordstarts am Abend kommen den Ostanflügen in die Quere. Sie sind zwar schon durch Höhenunterschiede räumlich getrennt, aber bei viel Verkehr stellt der Radarschirm für die einzelnen Lotsen eine sehr grosse Herausforderung dar. Bei der Ausarbeitung des neuen Ostanflugverfahrens wurden die Lotsen an der Front übrigens kaum miteinbezogen.

Wenn man nun noch den Fakt dazu nimmt, dass Skyguide permanent an Personalmangel leidet, kommen bei mir trotz der beschwichtigenden regierungsrätlichen Antwort keine euphorischen Gefühle hoch. Das Unbehagen bleibt. Eurocontrol forderte vor gut einem Jahr, dass die Kapazität der Flugsicherung bis 2013 um etwa 25 bis 30 Prozent erhöht werden soll, in den kritischen Zonen – und dazu gehört der Flaschenhals Zürich – sogar um 40 Prozent. Immerhin war letzte Woche der Presse zu entnehmen, dass im Frühling ein Konfliktwarnsystem eingebaut werden soll, damit es zu keinen Crashes mehr kommen kann. Das ist ein begrüssenswerter Schritt in die richtige Richtung, reicht aber sicher nicht. Es gibt immer noch genügend Gründe, das Problem nochmals genauer anzusehen, um Verbesserungsvorschläge zu finden. Bitte überweisen Sie daher im Namen der Sicherheit dieses Postulat.



*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Die CVP unterstützt das Postulat ebenfalls. Der Ablehnungsantrag der Regierung macht hellhörig. Das Sicherheitsproblem, vor allem bei Anflügen, wurde nicht zum ersten Mal thematisiert. Es gibt aber Hinweise, dass auch nach einigen Massnahmen noch nicht alle Sicherheitsprobleme behoben sind. Ja, es gibt alarmierende Hinweise, Priska Seiler hat die Pilotengewerkschaft erwähnt.

Nun hat die Regierung offenbar BAZL und Flughafen Zürich AG um Stellungnahmen gebeten. Dort ist von einer Daueraufgabe die Rede. Also hat die Regierung das Postulat indirekt entgegengenommen, gleichzeitig aber Nichtüberweisung beantragt; das ist ein Widerspruch und das macht misstrauisch, wie so vieles in der Flughafenpolitik. Das Postulat würde in die Revision des eidgenössischen Luftfahrtgesetzes einbezogen. Also dort soll der Sicherheitsgedanke mehr Gewicht erhalten. Der wichtigste Grund, das Postulat trotzdem zu überweisen, liegt darin, dass dem BAZL tatsächlich Beine gemacht werden müssen. Es darf neue technische Möglichkeiten nicht bremsen. Skyguide sollte klare Aufträge erhalten für innovative sichere Alternativen, solche, die noch nicht geprüft wurden. Und solche Alternativen gäbe es auch mit dem gekröpften Nordanflug. Auch ein solcher könnte sicher sein.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach):* Vorwegnehmen möchte ich, dass dieses Postulat sich nicht eignet für eine allgemeine Flughafenpolitik. Ich möchte hier auch klar festhalten, dass dieses Postulat einen falschen Adressaten hat. Die Postulanten verlangen, dass sich der Regierungsrat bei den verantwortlichen Stellen dafür einsetzen soll, dass die Sicherheit der An- und Abflugsysteme erhöht wird. Sie begründen es vor allem damit, dass die Fluglotsen Bedenken haben, dass die Flugsicherung mit der zunehmenden Komplexität an ihre Kapazitätsgrenzen stösst.

Klar ist, dass die Sicherheit in der Zivilluftfahrt höchste und oberste Priorität hat. Für die Erhaltung der Sicherheit ist die Luftfahrtsbehörde zuständig und auch verantwortlich. Das ist nicht der Kantonsrat, das ist auch nicht der Regierungsrat, das sind allein die Verantwortlichen des Bundesrates. Und da können Sie direkt mit Ihrem Bundesrat ja auch sprechen. In der Schweiz obliegt es dem BAZL, es genehmigt die An- und Abflugrouten und ist somit auch für die Sicherheit ver-

antwortlich. Die technische und organisatorische Sicherheit wird ja alle fünf Jahre überprüft. Der Flugsicherheitsdienst kann also auch dort, sofern Mängel ersichtlich sind, sofort für Verbesserungen besorgt sein.

Das BAZL und die Flughafen Zürich AG haben in ihrer Stellungnahme die Forderung der Postulanten meines Erachtens erfüllt. Sie sind sich sicher der Verantwortung bewusst. Und es ist auch klar, dass die Sicherheit als Daueraufgabe gelten muss. Damit muss dieses Postulat auch nicht weiter behandelt werden. Man weiss in Bern, was wir verlangen. Die Regierung weiss, was sie zu tun hat. Das Postulat kann unseres Erachtens abgeschrieben werden. Da nun in der Antwort des Regierungsrates auch klar dargestellt wurde, dass punkto Sicherheit keine Probleme auf dem Flughafen Zürich bestehen, wird das Argument auch nicht mehr verfangen, dass eine Pistenverlängerung aus Sicherheitsgründen notwendig ist.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Die An- und Abflugrouten werden im Flughafen Zürich-Kloten alle fünf Jahre neu überprüft und müssen den internationalen Sicherheitsstandards entsprechen. Es ist richtig, dass beim Ostanflug die Fluglotsen den Piloten mitteilen, wenn sie zu hoch oder zu tief fliegen. Und die modernen Flugzeuge haben selbstverständlich interne Höhenmessungen. Das entspricht aber den allgemein üblichen Standards. Wir sind der Meinung, dass dies auch genügend überprüft wird. Dieses Postulat wird weder etwas ändern noch verbessern noch politischen Druck machen beim BAZL. Viel mehr wäre mir eigentlich eine Erklärung des Regierungsrates wert, die heute erklärt, dass sie das BAZL auffordert, neue Methoden zur Sicherheitsförderung beim Anflug anzuwenden, so wie sie das zum Beispiel immer wieder gemacht hat, wenn es um den gekröpften Anflug geht. Ich bezweifle nicht, dass die Regierung das macht. Und wenn sie es hier erklärt, dann würde das nur wieder belegen, dass dieses Postulat überflüssig ist, weil das der viel stärkere Druck auf das BAZL wäre als ein Postulat, das wir hier im Namen unseres Rates überweisen würden.

Die EVP-Fraktion wird dieses Postulat auf jeden Fall nicht unterstützen. Nicht weil sie nicht für einen höheren Standard ist, sondern weil sie der Meinung ist, das bringt nichts und die Regierung macht bereits etwas.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Sicherheit im Luftverkehr ist eines der höchsten Güter und wird auch entsprechend geprüft und auch umgesetzt. Sicherheit besteht nicht nur im Flugzeug, sondern auch am Boden. Sicherheit wird organisiert, geprüft und ein offenes Kommunikationsfeedbacksystem stellt auch sicher, dass Fehler, die auftreten, schnell behoben werden und noch schneller erkannt sind. Vieles wurde schon gesagt. Martin Mossdorf hat über die Sicherheit im Flugbetrieb gesprochen, die Zuständigkeiten beim Bund. Susanne Rihs hat die Unglücke, die in Vergessenheit geraten sind, aufgezählt. Und schlussendlich muss man sagen: Eine Lücke besteht nicht.

Fangen wir bei den kritischen Flugphasen an. Start und Landung gehören sicher dazu. Wenn man die Unfallstatistik in der Fliegerei anschaut, dann gibt es die meisten Unfälle bei Start und Landung, das heisst man spricht da von «Controlled Flight into Ground», das heisst kontrollierter Flug in den Boden. Dass dieses Sicherheitsproblem besteht, ist auch den Unternehmen, den Herstellern von Flugzeugen bewusst. Sie entwickeln und haben ihre Schwerpunkte in diesen Bereich gesetzt. Die technischen Systeme am Flugzeug entwickeln sich also. Zuerst hatten wir nur das «Traffic Collision Avoidance System», jetzt haben wir ein «Enhanced Ground Proximity Warning System», was nichts anderes heisst, als dass man vor dem Boden warnt oder vor anderen Flugzeugen, die sich nähern, warnt. Das heisst, man hat im Flugzeug schon die Kontrolle, was um einen herum geschieht. Und die Technik warnt die Piloten schon vor möglichen Konflikten frühzeitig. Der Pilot muss es danach nur noch umsetzen. Er muss danach nur noch eingreifen. Wenn er mit Autopilot fliegt, macht es die Maschine sogar selbstständig, dann haben wir das Risiko «Mensch» schon ausgeschlossen.

Am Boden haben wir die Radarführung, eine Konfliktwarnung, die vom Boden aus geschieht. Und lassen Sie mich eine andere Statistik zitieren: «Fliegen ist nach der Liftbenutzung das sicherste Transportmittel, gemessen an den transportierten Personenkilometern.» Sie sehen, es ist also nicht ein Problem. Und wenn Sie das hier aufgreifen – speziell beim Flughafen Zürich aufgreifen –, dann ist es Angstmachelei mit politischem Hintergrund.

Dieses Postulat bringt also nicht mehr Sicherheit, es will verunsichern und es will die Leute für politische Vorstösse vorbereiten. So geht es nicht! Sie fordern mehr Kontrollen, Kontrollen, die schon bestehen. Sie fordern eine noch höhere Arbeitslast für die Fluglotsen, wenn diese noch bei jedem anfliegenden Flugzeug die Höhe kontrollieren müs-

sen. Das heisst, die Leute, die Sie hier entlasten wollen, belasten Sie mit einer zusätzlichen Aufgabe, und Sie wissen, das ist organisatorisch nicht unbedingt das Beste. Dieses Postulat würde nur die Verwaltung beschäftigen. Ein Postulat bringt einen Bericht. Sie wissen, dass die Kontrollen schon stattfinden, also werden Sie nichts anderes machen, als die Belastung und die Beschäftigung der Verwaltung erhöhen und wieder ein bisschen Kosten generieren, um in zwei Jahren darüber zu befinden, man dürfe es dann abschreiben, weil die Lücke ja erkannt ist, bearbeitet ist oder gar nicht besteht.

Sie sehen, eine Überweisung dieses Postulates bringt nichts. Ich bitte Sie zusammen mit der SVP-Fraktion, dieses abzulehnen.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Das Postulat fordert, dass der Regierungsrat beim BAZL für eine Erhöhung der Sicherheit der An- und Abflugszene einsetzt. Die Sicherheit hat – das wurde immer wieder gesagt – in der Zivilluftfahrt oberste Priorität und das BAZL ist zuständig. Vergessen wir nicht, natürlich tragen auch die Piloten eine Verantwortung. Wenn diese auf dem Laptop spielen, helfen alle Systeme nichts. Das BAZL und die Flughafen Zürich AG haben in ihren Stellungnahmen gegenüber dem Kanton deutlich dargelegt, dass die Forderung des Postulates als Daueraufgabe wahrgenommen werde. Nur, wenn wir das Postulat nicht überweisen, könnte das missverstanden werden: Zürich ist die Sicherheit halt doch nicht so wichtig. Man kann schon sagen, das nichts Neues dabei herauskommt, wenn das BAZL nochmals die An- und Abflugrouten auf Sicherheit überprüft, die es selber überprüft hat, die es selber freigegeben und verantwortet hat.

Aber natürlich auch hier: Bei der Sicherheit zeigt sich doch ein Interessenkonflikt. Beim Flughafen geht's um Sicherheit, um Lärm, um internationale Anbindungen. Wenn ich Susanne Rihs zuhöre, dann kommt heraus, dass es vor allem auch um – oder eben gegen – den von uns favorisierten gekröpften Nordanflug geht. Jetzt werden Nord und Ost als gefährlich dargestellt, aber bei den Südanflügen über die dichtest besiedelten Gebiete, da wird noch nichts gesagt. Ich sage es deshalb: Wenn ein Unglück geschieht über Schwamendingen, dann sind ganz viele Menschen auf dem Boden betroffen.

In der Fliegerei geht alles um Sicherheit. Es wird stetig alles gecheckt. Sicherheit ist entscheidend, man kann nicht genügend Sicherheitschecks machen. Stellen Sie sich vor, es gäbe einen Unfall, nachdem

wir dieses Postulat nicht überwiesen hätten. Es reicht nicht zu sagen, die Überprüfung sei schon gemacht, sie werde stetig gemacht.

Wir bitten Sie, den Regierungsrat mit der Überweisung des Postulates auf Sicherheit zu verpflichten und dieses Zeichen zu setzen: Der Kantonsrat will einen sicheren Flughafen. Danke.

*Heinrich Frei (SVP, Kloten):* Liebe Susanne Rihs, ich spreche über Sicherheit im Luftverkehr. Insbesondere haben Sie den 24. November 2001 angesprochen. Das war der Crossair-Absturz in Bassersdorf. Ich war dort Einsatzleiter mit der Feuerwehr. Ich war zehn Minuten später auf der Absturzstelle und habe Überlebende gerettet. Ich weiss, wovon ich spreche. Ich bitte Sie, Politik mit der Angst und falschen Prognosen zu unterlassen, denn der Flughafen wird grundsätzlich sicher betrieben. Sonst müssten wir ihn nämlich schliessen. Ich bitte alle, dieses Postulat abzulehnen.

*Susanne Rihs (Grüne, Glattfelden) spricht zum zweiten Mal:* Ich habe Ihren Voten aufmerksam zugehört. Ich habe nicht erwartet, dass die SVP dem Postulat zustimmt. Aber was Heinrich Frei jetzt sagt, da staune ich schon. Ich bezweifle nicht, dass Sie im Zusammenhang mit der Feuerwehr sehr schnell im Einsatz waren und dass Sie vielleicht Menschen retten konnten. Aber mit unserem Vorstoss wollen wir erreichen, dass Ihr Einsatz gar nicht nötig ist. Es geht eigentlich um eine präventive Massnahme. Worüber ich auch staune, ist, wenn Martin Mossdorf und auch Peter Reinhard sagen, die Zuständigkeit gehöre auf Bundesebene. Das stimmt natürlich schon. Aber wir haben ja eine gesetzliche Grundlage im Flughafengesetz, die sagt, dass der Kanton Zürich verpflichtet ist, die Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs zu schützen. Und da gehört eben die Sicherheit, die Verantwortung über die Sicherheit, auch dazu. Es geht ja nicht nur um die Menschen im Flugzeug, sondern es geht um die Menschen auf dem Boden. Und wenn Sie jetzt sagen «Das geht uns nichts an», dann möchte ich dann schon hören, was Sie sagen, wenn ein Unfall passiert. «Ja, das geht uns nichts an, das ist Bundessache», wenn die Fluglotsen sagen «Wir können dieses komplexe System fast nicht mehr bewältigen» und Sie sagen «Das geht uns nichts an». Ich finde, Sie drücken sich vor der Verantwortung, und das gibt mir zu denken.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Susanne Rihs, niemand drückt sich vor der Verantwortung. Das ist sicher nicht der Fall. Und die Entwicklung geht auch ohne dieses Postulat weiter. Sie erzeugen hier einen Papiertiger, der schlussendlich keine Sicherheit für die Bevölkerung bedeutet, keine Sicherheit für das System oder die Kontrolle bedeutet, sondern nur eine zusätzliche Arbeitsbelastung. Ich habe es schon einmal gesagt: Wenn Sie wollen, dass jedes Flugzeug vom Controller in der Anflughöhe zu jeder Zeit kontrolliert wird, dann brauchen Sie mehr Leute und dann ist die Arbeitsbelastung des einzelnen Controllers noch höher als heute. Es ist doch besser, wenn wir Systeme haben, die automatisch die Warnungen geben, ich habe diese genannt. Also müssen Sie nicht ein Postulat generieren, das nichts bringt. Oder haben Sie sich schon einmal Gedanken über die Sicherheit im Schienenverkehr gemacht? Haben Sie sich da schon ein paar Gedanken gemacht zu den Bremskontrollen, die es braucht. Oder die fehlende Wartung bei den SBB-Werkstätten, die Güterzüge, die aus dem Ausland kommen und nicht kontrolliert sind? Haben Sie sich da auch schon Gedanken über ein Postulat gemacht, das der Kantonsrat in Zürich diskutieren könnte und schlussendlich zum Schluss käme, dass er auch da nicht zuständig ist. Es bringt doch nichts, wenn wir Postulate überweisen an eine Verwaltung, die beschäftigt ist, nur um uns zu sagen «Es ist alles in bester Ordnung», aber Sie haben einen Bericht darüber, was zu machen ist oder gemacht wird. Natürlich können wir diese Debatten als Weiterbildung benutzen und bei jedem Sicherheitsproblem, das wir haben, einmal die Verwaltung fragen: «Was gedenkt Ihr zu tun?» Wir bekommen dann einen Bericht und sind alle ganz viel klüger. Ich denke, das ist nicht Sinn und Zweck dieses Rates. Daher überweisen Sie das Postulat nicht!

*Peter Reinhard (EVP, Kloten) spricht zum zweiten Mal:* Ich verwahre mich also auch gegen die Aussage, dass, wenn man gegen dieses Postulat ist, einem die Sicherheit egal ist, man sich nicht für Sicherheit einsetzt. Das hier so darzustellen und dann noch zu sagen: «Wenn dann etwas passiert, sind Sie dann immer noch der Meinung, Sicherheit sei kein Thema?». Ich muss Ihnen sagen, Sicherheit ist ein Dauerthema. Ich gehe im Gegensatz zu Ihnen davon aus, dass auch Verantwortliche Sicherheit ernst nehmen und nicht einfach nur «Lari-fari-Zeugs» machen in diesem Flughafen. Bis jetzt ist dieser Flughafen sehr sicher. Dass Unfälle passieren, das ist beim Zug so, das ist beim Auto so, das ist bei den Grünen genauso wie bei anderen Parteien, das kann überall geschehen. Wir müssen doch davon ausgehen, dass wir Aufgabenteilungen haben. Dort, wo wir offensichtlich Mängel erkennen, dort, wo wir offensichtlich davon ausgehen können, dass etwas nicht geschieht, dort machen wir etwas, werden vorstössig. Und ich warte immer noch – ich meine, ich gehe davon aus –, dass die Regierung sich dafür einsetzt und dies hier bestätigt. Und dann ist dieser Vorstoss überflüssig und trägt nichts zur Sicherheit bei, sondern höchstens zur Belastung der Verwaltung.

*Martin Mossdorf (FDP, Bülach) spricht zum zweiten Mal:* Dieses Postulat bringt tatsächlich überhaupt nichts, ausser dass wir die Verwaltung ein bisschen beschäftigen und wir am Schluss einen Bericht haben. Aber was wir nicht machen sollten: den Schwarzpeter immer hin und her schieben, einmal nach Bern und Bern wieder nach Zürich. Bern soll endlich einmal zeigen, wo es die Verantwortung übernimmt. Und das wollen wir, und nicht stets, dass wir uns hier blossstellen müssen, die Regierung muss sich wieder beim Bundesrat entschuldigen oder auch nicht. Und so geht das Spiel immer hin und her. Und das können wir nicht mehr haben. Wir wollen nun endlich wissen, wie der Bund zu diesem Thema steht und welche Massnahmen er trifft.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Gemäss dem vorliegenden Postulat ist darauf hinzuwirken, dass die An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich auf ihre technische und organisatorische Sicherheit überprüft und die Anflughöhen bei den Landungen kontrolliert werden.

Der Regierungsrat hat in seiner ausführlichen Stellungnahme zu diesem Postulat aufgezeigt, dass es weder nötig noch angezeigt ist, entsprechende Schritte zu unternehmen. Die bestmögliche Sicherheit der

einzelnen An- und Abflugrouten und der Verfahren sowie die Sicherheit des ganzen Routensystems stellen aus rechtlicher und aus tatsächlicher Sicht eine der wichtigsten Kernkompetenzen und Verantwortlichkeiten von BAZL, Flughafen Zürich AG und der sie dabei unterstützenden Skyguide dar. Die technische und organisatorische Sicherheit der An- und Abflugrouten wird alle fünf Jahre kontrolliert. Dabei werden die Routen gemäss den einschlägigen internationalen Vorschriften umfassend überprüft. Das BAZL und die Flughafen Zürich AG haben in ihren Stellungnahmen ganz klar und auch überzeugend dargelegt, dass die beiden Forderungen des Postulates, die Überprüfung der verschiedenen An- und Abflugrouten auf ihre technische und auf ihre organisatorische Sicherheit sowie die Kontrolle der Anflughöhen bei den Landungen, erfüllt sind und von den dafür verantwortlichen Flughafenpartnern als Daueraufgabe wahrgenommen werden, wie das sein muss bei Sicherheitsfragen. Das Thema «Safety», das ist die flugbetriebliche Sicherheit, ist auch regelmässig Informations- und Diskussionsthema im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Und dabei stelle ich immer wieder fest, dass sich die Flughafenhalter ihrer Verantwortung in diesem Bereich in hohem Masse bewusst sind und diese unter anderem mittels eines hochentwickelten «Safety-Management-Systems» und entsprechendem Controlling auch wahrnimmt.

Deshalb bittet Sie der Regierungsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.



## **6. Einrichtung eines kantonalen Verleihsystems für Velos**

Postulat von Lars Gubler (Grüne, Uitikon) und Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich) vom 31. März 2008

KR-Nr. [122/2008](#), RRB-Nr. 1103/9. Juli 2008 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, ein Konzept zur Realisierung eines kantonalen Systems zur Ausleihe von Fahrrädern vorzulegen und umzusetzen.

Begründung:

Unter dem Namen «Vélib'» ist in der Stadt Paris seit dem 15. Juli 2007 ein Fahrrad-Verleihsystem in Betrieb. An 1451 Ausleihstationen, die in einem Abstand von etwa 300 Metern auf das Stadtgebiet verteilt sind, stehen gut 20 600 Leihräder bereit. Die Tarife für dieses Verleihsystem wurden so gewählt, dass eine grösstmögliche Fahrrad-Verfügbarkeit für möglichst viele Personen gewährleistet ist. Die Fahrräder sollen nur relativ kurz ausgeliehen werden. Und es soll keine Konkurrenz zu Anbietern entstehen, die Fahrräder für längere Zeiträume vermieten. Die Fahrräder können an einer beliebigen, frei wählbaren Station ausgeliehen und zurückgebracht werden.

Dank des Einsatzes der Stadtverwaltung stieg die Zahl der Radfahrer in Paris in den letzten Jahren kontinuierlich an, mit einem Zuwachs von 48% zwischen 2001 und 2006. Der Anstieg der Fahrradnutzung ist unter anderem auf das Anlegen von Radwegen und -streifen, die Einrichtung von geschützten Busspuren sowie die Ausweisung von Tempo-30-Zonen (Grüne Viertel) zurückzuführen. Eine vergleichbare Entwicklung der Fahrrad-Infrastruktur ist auch für den Kanton Zürich wünschenswert. Wie der Regierungsrat in seiner Radwegstrategie festgelegt hat, sollen bessere Fahrrad-Infrastrukturen den öffentlichen Verkehr ergänzen und diesem zu einer höheren Nutzung verhelfen. In diesem Sinn und nach dem Vorbild von Paris soll im Kanton Zürich ein System für die Fahrradausleihe erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei sind insbesondere Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Mögliche Partnerschaften mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), Privaten (APG) und den Gemeinden sind zu prüfen, welche die Kosten sowie die Federführung bei der Umsetzung übernehmen könnten.

Mit der Einrichtung eines innovativen und, wie mehrere europäische Städte beweisen, gut umsetzbaren Fahrrad-Verleihsystems kann sich der Kanton Zürich einen internationalen Ruf als fahrrad- und damit gesundheitsfördernder und umweltfreundlicher Kanton verschaffen. Weiterführende Informationen zum Pariser Verleihsystem «Vélib'» sind unter [www.velib.paris.fr](http://www.velib.paris.fr) einsehbar.

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

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 13. September 2006 das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich verabschiedet. Die darin enthaltene Gesamtverkehrsstrategie sieht vor, dass der Kanton Zürich sein Verkehrssystem gezielt aufgrund der besonderen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger entwickelt und dass dabei die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems besonderes Gewicht hat. So ist der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel sicherzustellen, um private und öffentliche Interessen in Einklang zu bringen.

Das von den Postulanten verlangte Veloverleih-System möchte eine Ergänzung zum System des öffentlichen Verkehrs schaffen, um diesem zu einer höheren Nutzung zu verhelfen. Ein solches System – es soll wie «Vélib'» vor allem auf spontane Kurzzeit-Nutzer ausgelegt werden – ist auf eine hohe Siedlungsdichte und hohe Dichte des öffentlichen Verkehrs (ÖV) angewiesen, um mit vernünftigem Aufwand betrieben werden zu können und überhaupt ein nennenswertes Potenzial an Nutzerinnen und Nutzern zu finden. Das heisst, es eignet sich nur für die dichten urbanen Räume mit einer hohen Arbeitsplatzdichte. Diese Gebiete sind im Kanton Zürich bereits durch ein im nationalen und internationalen Vergleich sehr feinmaschiges, attraktives und effizientes ÖV System erschlossen, in das auch laufend weiter investiert wird. Der in Zürich im Vergleich zu anderen Städten eher tiefe Velo-Anteil dürfte sich durch den überdurchschnittlich hohen öV-Anteil erklären lassen.

Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts und der Tatsache, dass die spontane, leihweise Nutzung des Velos einem engen Personenkreis dient und nur in bestimmten Konstellationen sinnvoll ist, sind in den urbanen Gebieten der Feinverteiler des ÖV-Systems und das Zufussgehen als die grundsätzlich wesensgerechten Verkehrsmittel, die auch aus öffentlichem Interesse förderwürdig sind, zu betrachten. Zudem

fördert der Staat gezielt den Ausbau von Radweginfrastrukturen, soweit dies in seine Zuständigkeit fällt. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems und aus grundsätzlicher staatspolitischer Zurückhaltung ist es nicht als Aufgabe des Staates anzusehen, ein Veloverleihsystem zu konzipieren. Vielmehr sollen Fahrzeugverleihsysteme des Individualverkehrs grundsätzlich aus privater Initiative zustande kommen. Dass solche Fahrzeugverleihsysteme Erfolg haben können, zeigt, wenn sie einem echten Bedürfnis entsprechen, das Beispiel des Autoverleihsystems «Mobility».

Die SBB haben auch schon entsprechende Versuche mit bestehenden Anbietern unternommen, die aber an den zu hohen Investitionskosten und am Widerstand der Städte und deren Gratisangeboten scheiterten. Gegenwärtig lassen sie die Voraussetzungen für ein schweizweites System prüfen. Gemeinsam mit verschiedenen anderen Teilnehmern sollen auf Bundesebene Mindeststandards für ein schweizweites automatisches Veloverleihsystem erarbeitet werden. Die SBB wären bereit, im Rahmen ihres Geschäftsmodells Anschlussmobilität (vertragliche Zusammenarbeit) ihre Kompetenzen einzubringen. Seitens des Kantons Zürich kann eine Zusammenarbeit erst geprüft werden, wenn eine Organisation besteht, die für den Aufbau, Betrieb und die Finanzierung des Fahrradverleihsystems eigenverantwortlich ist.

Bezüglich der für ein solches System benötigten Infrastruktur ist noch auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen: Gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) sorgen die Gemeinden für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, die über den Normalausbau hinausgehen. Da ein Fahrradverleihsystem nicht zu den Aufgaben des öffentlichen Verkehrs und auch nicht zu jenen der Verkehrsunternehmen gehört, sind die dafür notwendigen Abstellplätze und Infrastrukturen auch nicht zum Normalausbau zu rechnen. Somit wären grundsätzlich die Gemeinden zuständig, sofern solche Infrastrukturen von ihrer Funktion her überhaupt unter den Begriff der Publikumsanlagen fallen würden, wie sie § 6 PVG umschreibt.

Gemäss § 5 PVG kann der Staat bestimmte Parkieranlagen sowie Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen, sofern sie den Benutzerinnen und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel vorbehalten sind (Park&Ride, Bike&Ride). Werden die Anlagen von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt, kann der Kanton Beiträge gewähren.

Im Rahmen des Sanierungsprogramms 2004 hat der Regierungsrat einen Verzicht auf Beiträge an Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen beschlossen. Seither wurden für neue Projekte keine Beiträge mehr ausgerichtet. Im Übrigen wäre fraglich, ob die Abstellplätze und Infrastrukturen für ein Veloverleihsystem die Voraussetzungen von § 5 PVG überhaupt erfüllen würden, da kaum sichergestellt werden könnte, dass sie den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs vorbehalten wären. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass gerade bei wichtigen Verkehrsknotenpunkten die Abstellflächen begehrt sind. Es könnte durchaus zu Interessens- und Nutzungskonflikten zwischen den regelmässigen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, und dem Fahrradverleihsystem für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer kommen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. [122/2008](#) nicht zu überweisen.

*Lars Gubler (Grüne, Uitikon):* Bestimmt waren Sie schon mal in Paris. Schön dort, nicht? Letztes Jahr zog es rekordverdächtig viele Schweizer in die französische Hauptstadt, weshalb es in Zukunft zwei zusätzliche TGV ab Zürich geben wird. Schon bei der Anreise haben Sie also die Wahl, ein vergleichsweise ökologisches Verkehrsmittel zu wählen. Und wissen Sie, wovon viele Leute schwärmen, wenn sie aus Paris oder Stockholm zurückkehren? Genau, von den vollautomatisierten Velovermietstationen. Auf der ganzen Welt entstehen solche, von New York über Peking bis Sidney. Ein Netz öffentlicher Fahrradvermietstationen ermöglicht die einfache Entnahme und Rücknahme von öffentlichen Mieträdern an abschliessbaren Stellplätzen. Diese Fahrradstationen gehören häufig zum öffentlichen Verkehr und sind geeignet, um kurze und mittlere Distanzen in Städten zurückzulegen, die für den motorisierten ÖV zu nahe gelegen, aber zu Fuss zu weit entfernt sind. Das Verkehrsmittel Fahrrad ist öffentlich durch die Verwaltung bestellt, obwohl es privates Firmeneigentum ist. In einigen Fällen ist der Fahrradverleih als PPP-Projekt (*Public Private Partnership*) ausgestaltet. Die Energie der muskelkraftbetriebenen Fahrräder stammt zu 100 Prozent aus nachwachsender Biomasse, ohne dass Umwandlungsprozesse wie bei anderen Biotreibstoffen notwendig sind. Die körperliche Aktivität ist zudem gesundheitsfördernd und kann Bewegungsmangel und Übergewicht entgegenwirken. Laut einer Schätzung der Stadtverwaltung von Lion, wo es auch ein ausge-

zeichnetes Veloverleihsystem gibt, vermeidet jedes dieser Fahrräder etwa 500 Kilogramm Kohlendioxid pro Jahr oder 0.19 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

Mit unserem Vorstoss wollen wir, dass der Regierungsrat sich Gedanken macht, wie im Kanton Zürich eine moderne Veloinfrastruktur organisiert werden könnte. Dies ist ihm allerdings nur bedingt gelungen. Wie auch bei anderen Vorstössen geht es uns aufgrund der Grösse des Vorhabens um eine Prüfung mehrerer Möglichkeiten.

Nun gibt es ja auch noch die Radwegstrategie. Nicht einmal ich als jüngstes Mitglied dieses Rates werde die Vollendung dieses Jahrhundertwerks wohl noch erleben dürfen. Jedenfalls sagt der Regierungsrat darin aus, dass bessere Fahrradinfrastrukturen den öffentlichen Verkehr ergänzen und diesem zu einer höheren Nutzung verhelfen sollen. Nun widerspricht sich der Regierungsrat in seiner Antwort aber selber, indem er es nicht als Aufgabe des Kantonsrates erachtet, dem Velo als Zubringer zum öffentlichen Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Auch der Sprecher des Kantonalen Amtes für Verkehr begründete am 27. August 2009 im Tagesanzeiger die ablehnende Haltung des Regierungsrates mit dem – Zitat – «guten ÖV-Netz in Zürich». Ich bitte Sie, das ist doch kein Argument! Die Fahrradmietsysteme sind keine Konkurrenz zum herkömmlichen ÖV. Vielmehr ergänzen sie die feinmaschige Erschliessung eines Areals. Die technische Universität in Delft kam zudem zum Ergebnis, dass bei optimaler Fahrradverfügbarkeit im Vor- und Nachtransport des ÖV die Personenkilometer noch einmal um 14 Prozent gesteigert werden können.

Der Kanton Zürich ist als zu erschliessendes Gebiet ideal, denn unser Kanton verfügt über ein hervorragendes ÖV-Netz mit einer weit ausgebauten und viel genutzten S-Bahn. Unser Kanton ist geprägt von verschiedenen urbanen Zentren. Oft wird aber leider vergessen, dass es neben Zürich und Winterthur zahlreiche kleinere Städte gibt, die ebenfalls eine städtische Struktur aufweisen und die zum Teil massive Verkehrsprobleme haben. Das können mir die Gemeindepräsidenten dieser Ortschaften sicher bestätigen. Auch sind diese Zentren durch die S-Bahn miteinander verbunden. Zahlreich sind die Menschen, die von Wetzikon nach Thalwil, von Langnau nach Glattbrugg oder von Winterthur nach Meilen pendeln. Sie benutzen meist Busse als Zubringer. Doch nicht nur Pendler benutzen die S-Bahn. Sie ist auch ein wichtiger Träger des Freizeitverkehrs. Der ZVV wäre also ein guter und verlässlicher Partner und könnte Gewähr bieten, dass die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Velo optimal ausgestaltet wird, sei es

durch den Tarif oder durch die Werbung. Es geht hier um Fragen des Marketings. Vorstellbar wäre auch eine Zusammenarbeit wie jene mit der Autogenossenschaft «Mobility». Es gibt aber nicht nur diese eine Möglichkeit. Analog zum Pariser Modell wäre auch ein werbefinanziertes Modell denkbar, bei dem zum Beispiel die Allgemeine Plakatgesellschaft die neu entstehenden Werbeflächen kostenlos nutzen könnte. Damit lässt sich übrigens sehr viel Geld verdienen.

Sie sehen, die Möglichkeiten der Umsetzung sind zahlreich. Bei keinem der Modelle sollen laufende Kosten für den Kanton entstehen. Dies wird jedoch in der Antwort des Regierungsrates unterschlagen. Die Stadt Zürich jedenfalls hat ein solches System bereits in Planung, was neue Grundlagen für die Diskussion schafft. Die Forderung nach einem kantonalen System wird deshalb aber nicht überflüssig. Denn erinnern Sie sich? Noch vor wenigen Jahren gab es das Nachtnetz nur in der Stadt Zürich sowie auf einigen wenigen ausserstädtischen Routen. Inzwischen sind es mehrere Dutzend Bus- und Nacht-S-Bahnlinien, die jedes Wochenende Tausende von Pendlern in fast jede Gemeinde des Kantons nach Hause bringen, und dies erst noch kostendeckend. Genauso soll es auch dem Veloverleihsystem ergehen. Deshalb ist es wichtig, dass der Kanton seine Planung mit jener der Stadt Zürich koordiniert. So wird es möglich sein, das städtische System auf verschiedene Zentren des Kantons auszuweiten, was von der Stadt ja auch ausdrücklich ins Auge gefasst wird. Der Regierungsrat beziehungsweise der Sprecher des Kantonalen Amtes für Verkehr indes versprach im Tagesanzeiger, ein kantonales Veloförderprogramm für diesen Herbst, das – Zitat – «noch weiter gefasst ist». Was heisst das nun, weiter fassen und doch nichts machen? Wir sind gespannt. Mit einem kantonalen Veloverleihsystem können viele positive Impulse für den Veloverkehr gesetzt werden. Es geht nun darum, im Kanton mit seinen urbanen Zentren den Weg vorzuspüren, damit wir zum gegebenen Zeitpunkt bereit sind.

Wir bitten Sie, unser Postulat zu unterstützen. Besten Dank.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* «Vive la Velorution!», das ist kein Versprecher, sondern ein herrliches Wortspiel, das in Paris kursiert im Zusammenhang mit diesem System. Ich selber bin, wie fast alle meiner Fraktionskolleginnen und Fraktionskollegen begeisterter Velofahrer. Velos sind sympathisch, Veloförderung ist wichtig. Der Kanton und die Gemeinden haben für eine velofreundliche Infrastruktur und

sichere Wege zu sorgen. Veloförderung ist sympathisch, und selbst das System scheint zu überzeugen, auch wenn ich es noch nie selber ausprobiert habe. In Paris sind die Verleihstationen keine 300 Meter voneinander entfernt. In Zürich jedoch erreichen wir diese Dichte auch mit dem ÖV in Sieben-, Zehn-, Fünfzehnminutentakt auch in der Agglomeration. Und der Kanton, Lars Gubler, der ist dann für einen Investor nicht mehr rentabel.

Sie haben es wahrscheinlich auch gelesen im von ihm zitierten Tagesanzeiger-Artikel: Die Velos im relativ flachen Paris müssen mit Lastwagen wieder an die höher gelegenen Standorte gefahren werden. 50 Personen sind in Paris allein damit beschäftigt, weil die Nutzer die Schussfahrt geniessen, dann aber das Velo abstellen. Das System wäre also vielleicht zwar bequem, aber wenig zuverlässig. Man weiss nie, ob am Standort überhaupt ein Fahrrad da ist oder nicht. Zudem haben wir in Zürich dort, wo es eine Nachfrage gibt, ein attraktives, sinnvolles, privates Modell und die Velos kommen zurück. Zürich rollt – jeden Sommer an mehreren Standorten.

Das sind eigentlich alles Details. Die Hauptfrage, die wir Grünliberalen uns stellen, ist: Was soll der Kanton denn sonst noch alles an Aufgaben übernehmen? Was soll er alles für Konzepte erarbeiten? Ein Velosystem, ein Veloverleihsystem, scheint mir neben dem guten ÖV keine Staatsaufgabe zu sein. «Mobility» zeigt, dass privat sinnvolle, faire, funktionierende Angebote geschaffen und genutzt werden. Ein Velo, selbst ein gutes Faltvelo, mit dem ich jederzeit überall hinkomme und keine Einschränkungen bezüglich Verkehrsmittelwahl habe, stellt für den Einzelnen keine Investition dar. Wenn Lars Gubler sagt, dass bei einem solchen System dem Kanton und den Gemeinden keine Kosten entstehen, dann unterschlägt er, dass Einnahmen entgehen. Wenn Zürich ein solches System in Planung hat, soll Zürich das, aber das heisst nicht, dass sich der Kanton auch einmischen muss. Wenn Private einen solchen Dienst anbieten wollen – ohne Gegenleistung ist er aber nicht zu haben –, dann soll das zwischen Privaten geprüft und vor allem gerechnet werden. Dann wird «JP Decaux» – das ist der grosse Anbieter in Paris – auf die Gemeinden zugehen.

Das Postulat ist nach Ansicht der Grünliberalen unnötig. Wir werden es nicht unterstützen.

*Willy Germann (CVP, Winterthur):* Auch die CVP unterstützt das Postulat nicht. Stichwortartig könnte ich die Stellungnahme so zusam-

menfassen: Ja zu mehr Veloverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen. Ja zu einer besseren Verknüpfung Velo-ÖV. Ja zu attraktiven Velo-Infrastrukturen. Ja zu einem Veloverleihsystem in Städten gemäss dem Subsidiaritätsprinzip. Nein zu einem kantonalen Verleihsystem.

Warum diese Differenzierung? Unsere ÖV-Systeme sind am Anschlag. Aber auch die innerstädtischen Strassennetze vermögen in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr Verkehr zu schlucken. Dies auch zu Lasten des Fussverkehrs. Nun, beim Veloverkehr liegt ein riesiges Potenzial, MIV und ÖV zu substituieren. Ich denke dabei an die regelmässigen Velofahrenden, die die Verkehrsspitzen bei ÖV und MIV brechen könnten. Sie brauchen mehr Unterstützung. Sie brauchen mehr Sicherheit und mehr Abstellflächen zum Beispiel bei ÖV-Haltestellen. Und braucht es nicht Dutzende, da braucht es in nächster Zukunft Tausende von zusätzlichen Abstellplätzen, wenn Sie das Wachstum des ÖV anschauen. Sporadisch Velofahrende hingegen machen den «Velo-Braten» nicht feiss, im Gegenteil: Sie erzeugen indirekt mehr Autoverkehr. Ich bringe ein Beispiel: Wenn ein Seuzacher für die Fahrt nach Henggart ein Leihvelo nutzt, dann muss dieses dort ja wieder abgeholt werden; dies sicher nicht mit der überlasteten S-Bahn, sondern mit einem Auto, wahrscheinlich mit einem Auto mit Anhänger oder mit einem Lastwagen. Der Nutzen des Leihvelos wird grossflächig letztlich zur Last, auch wenn das Abholauto mit elektrischem Strom fahren würde. Wenn schon Veloverleih, dann in Städten mit einem dichten, mit einem sehr dichten ÖV-Netz und natürlich abgestimmt auf das Veloverleihsystem anderer Schweizer Städte.

*Peter Roesler (FDP, Greifensee):* Ich möchte die Ratssitzung nicht unnötig verlängern. Benno Scherrer hat sämtliche Argumente aufgezählt, die dagegen sprechen, dass man hier die Staatsquote noch weiter erhöhen muss. Ist dieses Anliegen ein Anliegen, das wirklich Markt verspricht, dann gehört es in private Hände. Die FDP wird das Postulat nicht überweisen.

*Eva Torp (SP, Hedingen):* Wir von der SP unterstützen dieses Postulat. Das Velo ist ein ideales Fortbewegungsmittel. Nicht nur ist es gesund, Velo zu fahren, das Velo ist auch auf kurzen Strecken bis drei Kilometer oft das schnellste Verkehrsmittel. Damit die Bevölkerung von diesen Vorteilen profitieren kann, braucht es gute und attraktive Infrastrukturen, wie unter anderem ein Fahrradverleihsystem. Solche



gibt es übrigens schon länger in vielen europäischen Städten, beispielsweise in Trondheim, in Kopenhagen, Amsterdam und Paris. Und diese Städte machen ausgezeichnete Erfahrungen.

Wenn der Regierungsrat denkt, der tiefe Veloanteil in Zürich liege am überdurchschnittlich hohen ÖV-Anteil, täuscht er sich sehr und es klingt etwas kaltschnäuzig. Der Grund für das scheinbar mangelnde Interesse am Velofahren ist einfach: Wir haben ein miserables Radwegnetz im ganzen Kanton. Es ist nicht nur schlecht oder fast unbrauchbar, es ist nämlich vor allem gefährlich. Der Erfolg der Velostadt Paris – das haben Sie ja bereits mehrmals gehört – beruht nicht nur auf dem Fahrradverleihsystem, es hat auch eines der besten Velonetze in ganz Europa. In den bereits genannten Städten, die schon länger einen Fahrradverleih haben, wurden folgende Beobachtungen gemacht: Die Velos werden von Pendlerinnen und Pendlern benutzt, die mit dem Zug in die Stadt kommen und das Velo zum Arbeitsplatz benutzen. Auch Auswärtige, die in der Stadt einkaufen, profitieren von diesem System. Für Touristinnen und Touristen ist das Velo oft ideal. Umgekehrt weiss man, dass dieses System auch in der Gegenrichtung funktioniert, für Besuche und Ausflüge auf dem Land. Die Erfahrung belegt: Die Anzahl der Velofahrenden nimmt zu. Das müsste auch das Ziel unseres Regierungsrates sein.

Indem der Regierungsrat unengagiert auf Private setzt, zeigt er sein Desinteresse an einer guten Lösung. Es ist enttäuschend, dass trotz der Bereitschaft der SBB für eine verträgliche Zusammenarbeit der Kanton nicht einsteigt. Die Voraussetzungen wären auch insofern gut, als dass laut Radwegstrategie und Strassenbauprogramm jetzt endlich viele Radweglücken geschlossen werden sollen. Auf der Kostenseite ist von einem Fahrradverleihsystem nichts zu befürchten. In Paris beispielsweise wird es durch Werbung finanziert. Was die vom Regierungsrat angedrohten Nutzungskonflikte zwischen Gelegenheitsbenutzenden und Pendelnden anbelangt, verweise ich nochmals auf die positiven Erfahrungen andernorts. Und ich glaube nicht, Willy Germann, dass überall Velos herumstehen, wie Du befürchtest. Das hat sich in den andern Städten nicht so gezeigt.

Unterstützen Sie mit uns dieses Postulat und fördern Sie eine der umweltschonendsten Fortbewegungsmethoden!

*Hanspeter Haug (SVP, Weiningen):* Die SVP wird das Postulat nicht überweisen. Sie bemühen Paris mit dem Verleihsystem «Vélib'». Sie

sprechen davon, dies im ganzen Kanton zu etablieren. Die Bevölkerung und Nutzerdichte ist eigentlich nur in der Stadt Zürich gegeben und allenfalls noch in Winterthur. In etwas muss ich Ihnen recht geben: Die Stadt Zürich ist daran, die Strassen vom Verkehr frei zu räumen, allenfalls für weitere Nutzungen; da könnte ja das Velo darunter sein. Der Kanton stellt jährlich rund 16 Millionen Franken für die Vervollständigung des Radwegnetzes zur Verfügung. Ich habe eine etwas andere Wahrnehmung als Eva Torp, dass dies qualitativ nicht gut sein soll. Und wenn ich an Lars Gubler denke, so lebt man ja von der Hoffnung, und steter Tropfen höhlt den Stein. Letztendlich wird dieses Radwegnetz sicher vollständig sein. Ich bin der Meinung, dass, obwohl Sie sagen, es koste den Kanton nichts, zusätzliche Mittel bereitgestellt werden müssen, um dieses Veloverleihsystem zu finanzieren und den Betrieb zu gewährleisten. Und angesichts der Finanzlage des Kantons Zürich bin ich der Meinung, es gehöre in die Schublade «Nice to have».

Es kann sicher nicht Aufgabe der Öffentlichkeit sein, ein solches Veloverleihsystem anzubieten. Hier könnte sich die IG Velo profilieren, indem sie, statt immer nur zu fordern, kreativ und in Eigenverantwortung ein Verleihsystem aufbauen und zusätzlich kreativ sein würde in der Frage, wer finanziert und wie finanziert werden soll. Ich bitte Sie zusammen mit der SVP, dieses Postulat nicht zu überweisen, und danke Ihnen.

*Lisette Müller (EVP, Knonau):* Ein kostengünstiges oder sogar unentgeltliches Veloverleihnetz in Städten und Gemeinden ist etwas Originelles und eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und auch zum Fussverkehr. Im Zeitalter von fettleibigen Schulkindern, von Bewegungs- und Mangelerscheinungen und von häufig überfüllten Trams ist der vermehrte Gebrauch von Velos eine gesunde und sinnvolle Lösung. In Paris scheint es zu funktionieren, in Zug ebenfalls. Und die wenigen Veloverleihzentren in Zürich, betreut durch Hilfskräfte vom Ergänzenden Arbeitsmarkt, sind eine gute Sache. Velofahren erhält gesund und fit und produziert kein CO<sub>2</sub>. Ein solches Verleihsystem wird die Attraktivität von Zürich nochmals steigern. Ich hoffe sehr, dass sich eine Organisation findet, die in Zusammenarbeit mit unseren staatlichen Stellen einen solchen Dienst anbieten kann.

Ich plädiere persönlich und zusammen mit einem Teil der EVP-Fraktion für die Überweisung und bitte Sie, dasselbe zu tun. Danke.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Alle diejenigen, die jetzt von diesen tollen Velowegen und dem Veloverleihsystem in Paris gesprochen haben und von den schlechten Velowegen im Kanton Zürich – sind Sie denn schon in Paris Velo gefahren? Öfters vielleicht, sodass Sie es beurteilen können? Ich habe es als gefährlich eingestuft, gefährlicher noch als die Velofahrt in Pfäffikon (*Heiterkeit*). Ich war kürzlich in Barcelona. Ich habe es selber bezahlt und bin mit dem Zug gereist. Dort gibt es ein Veloverleihsystem. Es ist von einem privaten Unternehmen geführt. Man bezahlt mit Kreditkarte. Benutzen dürfen es angemeldete solvente Personen. Touristen haben keinen Zugang. Man weiss ja nie, ob sie dann bezahlen. Die Verteilung, das heisst die Rückführung der Velos von den am meisten angefahrenen Orten zu den weniger oft angefahrenen Orten passiert auch dort überall mit Kleinlastwagen.

Der Regierungsrat ist der Meinung, ein Verleihsystem sei privat zu organisieren. Auch die Autogemeinschaft «Mobility», die Sie hier gerühmt haben, wird nicht vom Kanton betrieben, ist also nicht eine Aufgabe des Kantons. Im Moment reden wir im Regierungsrat vom Sparen und auch das Parlament ist daran, Sparideen zu entwickeln. Wir reden von Personal abbauen, wir reden von einer Reduktion der Investitionen, wir reden von einem Leistungsabbau, also nicht nur davon, keine neuen Leistungen zu übernehmen, sondern sogar bestehende Leistungen abzubauen bei den staatlichen Aufgaben. Ich bin der Meinung, die Idee eines Veloverleihsystems sei zwar eine gute Idee, eine positive Idee. Es ist aber keine gute Idee, wenn man sie dem Kanton übertragen will. Besten Dank.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 56 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

**7. Änderung des Gastgewerbegesetzes für zeitlich beschränktes Alkoholausschankverbot bei Grossveranstaltungen**

Motion von Peter Ritschard (EVP, Zürich) und Patrick Hächler (CVP, Gossau) vom 21. April 2008

KR-Nr. [154/2008](#), RRB-Nr. 1104/9. Juli 2008 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird ersucht, die gesetzlichen Bestimmungen beim Gastgewerbegesetz so zu ändern, dass die Gemeindebehörden bei Grossanlässen im Interesse der Sicherheit zeitlich und örtlich beschränkte Verbote des Alkoholausschanks verfügen können.

Begründung:

Auf der Basis einer umfassenden Situationsanalyse entwickelte die Stadt Zürich im Hinblick auf Grossveranstaltungen, insbesondere Fussball-Grossanlässe, eine breite Palette von Massnahmen, um Gewaltausschreitungen zu verhindern. Eine dieser Massnahmen betrifft die Reduktion des Alkoholkonsums, der nach Überschreiten des zuträglichen Masses immer wieder zu Gewalttätigkeiten führt. Bei Hochrisikospiele wird in Zürcher Stadien auf Initiative der Stadt und der Sportverbände kein Alkohol mehr ausgeschenkt. Im Umfeld des Stadions verfügt die Stadt örtlich und zeitlich eingeschränkte Verbote des Alkoholverkaufs. Dieses Vorgehen wirkte sich sehr positiv auf die Sicherheit aus.

Gemäss einem Bericht der NZZ vom 4. April 2008 hat die Volkswirtschaftsdirektion nun offenbar die anlässlich des Stadtzürcher Derbys vom vergangenen Mai ausgesprochenen Verkaufseinschränkungen aufgehoben, weil dafür keine ausreichende Grundlage im Gastgewerbegesetz vorhanden sei. Zudem bestreitet die Volkswirtschaftsdirektion gemäss Bericht der NZZ in realitätsfremder Weise den Zusammenhang zwischen Alkoholkonsum und Gewalt an Grossanlässen.

Der Europäische Fussballverband (Uefa) hat sich wegen dieses Zusammenhangs schon mehrfach für sehr strenge Alkoholverbote in Stadien ausgesprochen. Durch eine Präzisierung und nötigenfalls Ergänzung des Gastgewerbegesetzes oder anderer Gesetze muss dafür gesorgt werden, dass Alkoholverkaufsverbote, wie sie von der Stadt Zürich im Zusammenhang mit Hochrisikospielen verfügt wurden, auf einer sicheren gesetzlichen Grundlage angeordnet werden können.

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

Anlass für die Einreichung der Motion war ein in der Medienberichterstattung erwähnter Rekursentscheid der Volkswirtschaftsdirektion. Gegenstand des Rekurses bildeten Verfügungen des Kommissariats Polizeibewilligungen der Stadtpolizei Zürich, das auf der Grundlage des Gastgewerbegesetzes (GGG, LS 935.11) und der Allgemeinen Polizeiverordnung der Stadt Zürich (APV, ASZ 551.110) zwei im Umfeld des Hardturmstadions gelegenen Gastwirtschaftsbetrieben den Ausschank bzw. Verkauf von Alkohol unmittelbar vor und nach dem Spiel FCZ - GC vom 24. Mai 2007 im erwähnten Stadion einschränkte. Die Volkswirtschaftsdirektion hiess den Rekurs der Gastwirte gut und stellte fest, dass die Verfügungen des Kommissariats Polizeibewilligungen der Stadtpolizei Zürich nicht rechtmässig waren. Zur Begründung wurde im Wesentlichen angeführt, dass die Verhinderung von Gewalt an Fussballspielen nicht vom Zweck des Gastgewerbegesetzes erfasst werde und das verfügte Alkoholverkaufsverbot daher sachfremd sei. Weiter wurde ausgeführt, dass die Verfügungen gegen den Grundsatz des Gastgewerbegesetzes verstossen, wonach der Anlass, der den Grund für den Erlass von Massnahmen bilde, stets einen konkreten kausalen Zusammenhang mit dem Betrieb des Gastgewerbes aufweisen müsse. Dies war vorliegend nicht der Fall. Im Entscheid wurde ausgeführt, dass zwar im Sinne einer abstrakten Betrachtung nicht ausgeschlossen werden könne, dass Alkoholkonsum zu einer Verschärfung der Situation bei Fussballspielen führen kann; nicht erwiesen sei indessen, dass der Alkoholkonsum in den beiden streit betroffenen Betrieben tatsächlich zu einer konkreten Gefährdung führe. Zudem sei davon auszugehen, dass die Fussballfans genügend andere Möglichkeiten hätten, um an alkoholische Getränke zu gelangen (zu Hause, in Läden, in weiter entfernten Gastgewerbebetrieben usw.). Der Rekursentscheid wurde beim Verwaltungsgericht angefochten, das Verfahren ist noch hängig. Die aufgeworfenen Rechtsfragen sind

sehr komplex. Beim Rekursentscheid der Volkswirtschaftsdirektion handelt sich um den ersten Entscheid, der sich mit dieser Fragestellung befasst. Eine gefestigte Praxis besteht noch nicht. Bereits jetzt eine Ergänzung des Gastgewerberechts zu verlangen, erscheint daher verfrüht.

Die Motionäre begehren eine Änderung des Gastgewerbegesetzes, um bei Grossanlässen im Interesse der Sicherheit zeitlich und örtlich beschränkte Alkoholverkaufsverbote anordnen zu können.

Es ist unbestritten, dass ein Zusammenhang zwischen übermässigem Alkoholkonsum und Gewalt bei Fussballspielen besteht. Kernelemente des Gastgewerbegesetzes sind die Bekämpfung des Alkoholismus, der Schutz der Gäste insbesondere vor gesundheitlichen Gefährdungen durch Festlegen von Patentvoraussetzungen sowie die Erhebung einer Abgabe (vgl. die Gesetzesmaterialien in: Amtsblatt 1994/II, S. 1233). Das Gastgewerbepatent wird erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller sowohl die betrieblichen als auch die persönlichen Voraussetzungen erfüllt (§ 6 in Verbindung mit §§ 13 und 14 GGG). Diese Patentvoraussetzungen bieten Gewähr, dass die gesetzlichen Schutzbestimmungen des Gastgewerbegesetzes eingehalten werden. Der Bekämpfung der negativen Auswirkungen des Alkoholkonsums dienen u. a. die §§ 25 und 27 GGG (Alkoholabgabeverbot an Betrunkene, Psychischkranke sowie Alkohol- und Drogenabhängige; Richtlinien zum Jugendschutz). Die Strafbestimmungen des Gastgewerbegesetzes und die verwaltungsrechtlichen Massnahmen (bis hin zum Patentenzug) eröffnen Möglichkeiten, um gegen Gastwirtinnen oder gegen Gastwirte vorzugehen, welche die gesetzlichen Bestimmungen nicht einhalten (vgl. § 39 GGG). Ebenso ermöglicht § 28 GGG ausdrücklich die Anordnung von betrieblichen Auflagen, wenn Gastwirtschaften wegen Lärm oder Unfug wiederholt Anlass zum Einschreiten gegeben haben. Das Gastgewerbegesetz sieht jedoch ohne vorgängiges Fehlverhalten der Patentinhaberin oder des Patentinhabers keine präventive Anordnung von Auflagen vor. Schliesslich muss das Fehlverhalten bzw. müssen die negativen Auswirkungen nach Aussen stets einen kausalen Zusammenhang mit dem sanktionierten Gastgewerbebetrieb aufweisen. Eine präventive Massnahme wie ein Alkoholausschankverbot, deren Zusammenhang mit dem betroffenen Gastgewerbebetrieb nur generell-abstrakter Natur ist, ist unter diesen Umständen sachfremd. Die angeführte Ergänzung betreffend die öffentliche Ordnung und Sicherheit an Grossanlässen würde den Rahmen und die Zielsetzung des Gastgewerbegesetzes sprengen.

Weiter würde die mit der Motion verlangte Gesetzesänderung nur einen Teilbereich der Problematik lösen. Abgesehen davon, dass nicht klar ist, wann ein Grossanlass im Sinne der Motion vorliegt und wie die hierfür entscheidenden Kriterien definiert werden, regelt das Gastgewerberecht nur die Alkoholabgabe in Gaststätten und Verkaufsstellen (Klein- und Mittelverkauf). Besucherinnen und Besucher von Grossanlässen haben jedoch auch die Möglichkeit, Alkohol im Vorfeld der Veranstaltung zu konsumieren und zum Teil schon stark alkoholisiert zu den Anlässen zu kommen oder sich gar Alkohol an Orten zu beschaffen, die nicht vom Alkoholausschank bzw. -verkaufsverbot betroffen sind (zu Hause, in weiter entfernten Läden oder Gaststätten usw.). Die alkoholischen Getränke sind in den Läden wesentlich günstiger als in den Restaurantbetrieben und an den jeweiligen Grossanlässen, weshalb es sich geradezu anbietet, den Alkohol im Vorfeld des Anlasses zu beschaffen. Die verlangte Ergänzung des Gastgewerberechts wäre nur dann sinnvoll, wenn sowohl der Zeitrahmen wie auch das Gebiet für das Alkoholverbot weit gefasst würden. Innerhalb dieser Zone müssten sodann alle Vertriebskanäle (Gaststätten, Klein- und Mittelverkauf, Grossverteiler) eingeschränkt werden. Zudem wären aufwendige Kontrollen notwendig, was die Verhältnismässigkeit infrage stellt.

Zusammengefasst erscheint die mit der Motion verlangte Ergänzung des Gastgewerbegesetzes angesichts des Umstandes, dass sich die Motionäre auf einen einzigen negativen Rekursentscheid berufen und eine gefestigte Praxis fehlt, verfrüht. Die verlangten Änderungen würden sodann den Charakter des Gastgewerbegesetzes sprengen, indem neu neben gesundheitlichen und umweltrechtlichen Gesichtspunkten auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt würden. Schliesslich hätte die angebehrte Änderung nur einen Sinn, wenn alle Vertriebskanäle (Gaststätten, Klein- und Mittelverkauf, Grossverteiler) innerhalb einer weit gefassten Zone erfasst werden und die Umsetzung auch streng kontrolliert wird.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. [154/2008](#) nicht zu überweisen.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Der Ärger über die Hooligans bei den Hochrisiko-Fussballspielen ist gross. Im Mai 2009 kostete ein Einsatz nach dem Spiel FCZ gegen Basel eine Viertelmillion Franken. Der Kantonsrat liess sich dies nicht gefallen. Er stimmte dem Beitritt zum

Konkordat über Massnahmen gegen Hooligan-Gewalt zu. Die Hooligan-Gewalt ist eine Erscheinung der Gewalt, wie sie Behörden seit Jahrhunderten und wohl seit Jahrtausenden bekämpfen. Gewalt ist in der irdischen Unvollkommenheit leider eine gesellschaftliche Dauererscheinung. Die Behörden sind dazu aufgerufen, Gewalt gegen Personen und Sachen energisch einzudämmen. Die Polizei ist in den letzten Jahren zum Freiwild für Hooligans und Partygänger geworden. Die Polizei – dein Freund und Helfer. Helfen Sie heute der Polizei!

Die strafrechtlichen Folgen empfinden die Täter meist als lächerlich gering. Zurück in ihrem Milieu verhöhnen sie den schwachen und zahnlosen Staat. Das ist die Achillesferse des sehr liberalen Zürcher Staates. Der Liberalismus ist zwar eine Erfolgsformel für den Kanton Zürich. Wo dieser aber in Hilflosigkeit umschlägt, ist Handeln geboten. Die Gewalt, die sich an den Fussballspielen auslebt, ist die gleiche Gewalt, wie wir sie bei den Bestverdienenden unserer Gesellschaft sehen. Dieser anerkannte Gesellschaftstyp setzt seine Interessen rücksichtslos auf Kosten anderer durch. Hier bei den Hooligans sind es Jugendliche, die Regeln als zu starke Einschränkung empfinden, weil die Erzieher nicht in der Lage waren, Grenzen aufzuzeigen und sich innerhalb dieser Grenzen in Familie, Beruf und Gesellschaft wohlfühlen. Zu der Regelresistenz kommt noch der Alkohol dazu.

In der Antwort schreibt der Regierungsrat, es sei unbestritten, dass ein Zusammenhang zwischen übermässigem Alkoholkonsum und Gewalt bei Fussballspielen bestehe. So weit, so gut. Möglicherweise gibt es in der Hooligan-Szene eine Art «Schwarzer Block», der sich an seiner eigenen kriminellen Energie berauscht. Die Mittäter brauchen aber die enthemmende Wirkung des übermässigen Alkoholkonsums – «Gestatten, ich bin der Teufel Alkohol.» Die Regierung schreibt, im Gastgewerbegesetz müssten neben gesundheitlichen und umweltrechtlichen neu auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Da kann ich nur sagen: Jawohl, das ist gut so. Die juristische Argumentation in der Antwort befindet sich auf der Ebene der Auslegung von Gesetzen. Der Kantonsrat ist aber der Gesetzgeber. Die in der Motion verlangte Änderung des Gastgewerbegesetzes ist nur ein kleiner Mosaikstein in der Bekämpfung des Hooliganismus. Neue Situationen rufen nach neuen Massnahmen.

Interessanterweise wird im Antwortschreiben aufgeführt, wie eine totale Kontrolle des Alkoholkonsums bei Hochrisikospielen beschaffen sein müsste. Auf diese Totalität verzichten wir gerne. Aber lassen Sie uns den kleinen Mosaikstein im Gastgewerbegesetz einsetzen.



Die EVP-Fraktion überweist die Motion einstimmig.

*Markus Bischoff (AL, Zürich):* Es ist ja so, dass im Leben die kleinen Freuden das sind, was das Leben lebenswert macht. In der Männerwelt gehören zu den kleinen Freuden ein Bier, eine Wurst und ein Fussballspiel (*Heiterkeit*). Das hat immerhin den Vorteil, dass das Bier mindestens eine gleichbleibende Qualität hat. Das schmeckt in der Regel immer. Die Wurst kann kalt sein. Und beim Fussballspiel – das wissen wir, vor allem auf dem Letzigrund – kann das Niveau höchst unterschiedlich sein. Wenn man dann diese kleinen Freuden vermiesen will, dann braucht man dazu schon ziemlich gute Gründe. Ich denke, objektiv sind diese Gründe nicht da. Wir wissen es und Peter Ritschard hat es gesagt, es sind vor allem die jungen Leute, die Hooligans, die Alkohol trinken vor diesen Grossveranstaltungen. Da sind wir froh, dass es in Zürich überhaupt noch fussballerische Grossveranstaltungen gibt, ein richtiges Stadion haben wir ja immer noch nicht. Wenn diese jungen Leute schon Bier trinken wollen und das verboten wäre, dann bunkern sie das. Die kaufen es im Denner ein und stellen es irgendwo in einen Vorgarten und bedienen sich daraus. Wir wissen, dass auch die Hooligan-Bekämpfung, die Fan-Arbeit in erster Linie Aufgabe des Fussballclubs ist und nicht der Allgemeinheit, die bluten muss, wenn sie kein Bier mehr trinken darf vor dem Match. Aber das Entscheidende ist, glaube ich: Man glaubt heute – wir erleben einen richtigen zwinglianischen «Roll back» und es ist ja kein Zufall, dass dieser Vorstoss von der EVP kommt. Wieso er dann noch von der CVP unterstützt wird – es ist so quasi ein ökumenischer Vorschlag –, das muss dann die CVP mit der eigenen Gewissenserforschung herausfinden. Aber man glaubt eben heute, man könne mit Verboten die Gesellschaft regeln. Wir wissen, dass überall nach härteren Strafen gerufen wird. Man sagt, man müsse die Leute wieder einsperren, man braucht wieder feste Regeln. Man darf das nicht, jenes nicht, man darf kein Bier trinken vor dem Fussballmatch et cetera. Und man glaubt, damit werde die Menschheit besser. Ich bin in einer Zeit aufgewachsen – ich bin eben schon ein bisschen alt –, in der das «68» noch lange nicht eingetroffen ist, also auch nach 1968 nicht. Ich bin in einer Gegend und einem Milieu aufgewachsen, in dem es relativ feste Regeln gab und alles starr war. Wir waren alle froh, als diese starren Regeln ein bisschen fielen und ein bisschen Eigenverantwortung kam. Ich glaube, es ist eine Illusion zu meinen, wenn man alles verbiete und die Leute härter bestrafe und klare Regeln aufstelle, die

Menschen dann besser wären. Wir wissen aus verschiedenen Gebieten, vor allem aus der Psychologie, dass der Mensch dann viele Ventile hat, um das anderweitig auszuleben. Darum ist es viel besser, man hat kontrollierte Ventile.

Alkohol ist eine legale Droge, darauf hat sich die Gesellschaft geeinigt, das ist jetzt einfach so, ob das geschieht ist oder nicht. Vielleicht hätte man besser andere Drogen legalisiert, aber wir haben uns jetzt auf Alkohol geeinigt. Ich denke, wenn wir diesen Konsens in der Gesellschaft nun einmal haben, sollten wir auch dabei bleiben, dass man ein Bier trinken darf und dass das zu einer Freiheit gehört, die man sich nicht so schnell vermiesen lassen darf. Deshalb bitten wir Sie im Namen unserer Fraktion, diese Motion abzulehnen.

*Patrick Hächler (CVP, Gossau):* Leider gibt es immer noch kaum eine sportliche Grossveranstaltung, insbesondere Fussballspiele, ohne dass es zu Tötlichkeiten unter Fans kommt. Wer die Szene auch nur ein bisschen kennt, der weiss, dass oft Alkohol im Spiel ist und die Hemmschwelle senkt. Mit dieser Motion fordern wir, dass die gesetzlichen Bestimmungen derart geändert werden, dass situativ – nicht generell – der Alkoholausschank verboten werden kann. Jedes vernünftige Mittel ist einzusetzen, damit das angesprochene Problem gemildert werden kann. Dazu muss man nicht Zwinglianer sein, lieber Kollege Markus Bischoff, das könnte ich Dir beweisen.

Von der Stellungnahme der Regierung bin ich enttäuscht. Das sind doch Ausflüchte. Wenn es zum Beispiel heisst – ich zitiere –, «dass die Verhinderung von Gewalt an Fussballspielen nicht vom Zweck des Gastgewerbegesetzes erfasst werde», ist das eher zynisch und zeugt nicht gerade von einem ganzheitlichen Denken. Entweder wird das Problem nicht ernst genommen oder man schiebt dessen Bewältigung ganz einfach auf die Polizei ab. Das kann es doch nicht sein.

Unterstützen Sie daher bitte diese Motion. Sie leisten damit einen Beitrag zur Gewaltprävention.

*Dieter Kläy (FDP, Winterthur):* Auslöser für die Motion sind die alkoholbedingten Exzesse bei Fussballspielen. Ausschreitungen und Gewalt haben an solchen Anlässen aus Sicht der FDP nichts verloren und sind scharf zu ahnden.

In seiner Antwort bestätigt der Regierungsrat die Aussage, wonach ein Zusammenhang zwischen übermässigem Alkoholkonsum und Gewalt

bei Fussballspielen besteht. Er meint aber, dass die angebehrte Ergänzung des Gastgewerbegesetzes nicht dessen Zielsetzung entspreche und deshalb nicht infrage komme. Wir müssen hier festhalten: Es geht ja schliesslich nicht nur um die Fussballspiele, sondern es geht um Grossanlässe allgemeiner Natur mit einem gewissen Gefährdungspotenzial. Es geht aber auch nicht nur um diese in den grossen Städten, sondern es geht eben auch um die Tatsache, dass Gemeindebehörden heute aufgrund der aktuellen Gesetzeslage überhaupt keine Handhabe haben, im Bedarfsfall hier vernünftig etwas machen zu können.

Der Regierungsrat argumentiert, dass die Bearbeitung dieses Themas verfrüht sei. Wir alle wissen, dass uns diese Thematik mit gewaltsamen Auseinandersetzungen und Ausschreitungen rund um Alkohol nicht erst seit gestern beschäftigt. Und zudem wissen wir, dass ein solcher Vorstoss, sollte er dann tatsächlich überwiesen werden, ja nicht in ein paar Wochen in Gesetzesform umzugiessen ist, sondern das wird rund zwei, drei Jahre oder noch länger dauern, bis wir hier überhaupt etwas haben. Also meine Frage: Ist es dann auch noch verfrüht?

Der Regierungsrat reitet sehr stark auf dieser Kausalregelung, auf diesem Kausalzusammenhang herum und bestreitet, dass der Alkoholverkauf eine direkte Einwirkung haben kann. Schliesslich könnten ja die Kampftrinker und Kampftrinkerinnen ihre Bierdosen im Shop nebenan kaufen. Das stimmt an sich. Nur kommen bekanntlich gerade bei grossen Fussballanlässen diese Leute eben nicht mit dem Bier und mit den Flaschen ins Stadion, denn man darf ja nicht einmal mehr ein «PET-Fläschli» reinnehmen und kann höchstens die Getränke, die innerhalb des Stadions angeboten werden, kaufen. Es mag durchaus sein, dass das Anliegen der Motionäre in Bezug auf den Geist und die Zielsetzung des Gastgewerbegesetzes, das eben keine präventiven Auflagen vorsieht, artfremd ist und den Zielen widerspricht. Aber das allein kann nicht der Grund sein, das Anliegen zu versenken; das wäre allzu spitzfindig.

Die FDP ist aus diesen Gründen zur Ansicht gelangt, dass eine mit einer Kann-Formulierung versehene Anpassung dieses Gastgewerbegesetzes eben durchaus Sinn machen könnte und damit die Gemeindebehörden ein Instrument in die Hand bekommen, das in einem vernünftigen Rahmen eingesetzt werden kann. Deshalb werden wir die Motion überweisen.

*Jörg Mäder (GLP, Opfikon):* Die vermehrte Gewaltbereitschaft der Zuschauer bei Grossanlässen, speziell im Bereich Fussball, ist nicht wegzudiskutieren. Dass dabei Alkohol eine Rolle spielt, ist auch nicht zu leugnen. In kleinen Mengen konsumiert, ist er ein Genussmittel, in grösseren Mengen senkt er die Hemmschwelle und führt zu einer eklatanten Selbstüberschätzung. Entsprechend ist es die Verantwortung der Veranstalter und Stadionbetreiber, sich der Problematik des Alkohols zu stellen und gegebenenfalls Massnahmen zu treffen. Promillegrenze für Besucher – dies ist aber nicht die Aufgabe der umliegenden Gastbetriebe.

Die von der Stadt Zürich durchgeführte Massnahme scheint auf den ersten Blick sinnvoll, hat aber zu viele Fragezeichen. Was ist eine risikoreiche Grossveranstaltung, was nicht? Wie gross ist die zeitliche und örtliche Beschränkung? Welche Art von Betrieben ist betroffen? Auch Verkaufsläden, wo der Alkohol viel billiger zu haben ist als in Gaststätten? Zudem würde die getroffene Massnahme nur dazu führen, dass der Alkohol vorher eingekauft und mitgebracht wird. Und die Stadt Zürich hätte das trügerische Gefühl, sie hätte was gemacht. Brauchen wir wirklich noch einmal ein zusätzliches Verbot? Ist die Eigenverantwortung von Besuchern, Veranstaltern und Stadionbetreibern schon so stark geschrumpft?

Die GLP lehnt die Motion ab.

*Ernst Bachmann (SVP, Zürich):* Die Antwort des Regierungsrates zu der Motion 154/2008 ist klar und deutlich. Der Regierungsrat beantragt die Nichtüberweisung dieser Motion. Er führt aus, dass ein solches Verbot nicht ins Gastgewerbegesetz passt, dass es sachfremd ist und unverhältnismässig.

Da wollen die Motionäre die Gewaltbereitschaft bei Veranstaltungen über das Gastgewerbegesetz regeln, da kommen mir wirklich die Tränen. Waren Sie schon einmal an einem Match? Haben Sie beobachtet, wie zum Teil schon angetrunkene Fans tragtaschenweise meistens Bier mitnehmen? Der «Über-die-Gasse-Verkauf» in Restaurants ist den Fans sowieso zu teuer, sie finden aber immer andere Bezugsquellen. Und Sie wollen den Wirten, die das ganze Jahr ihren Beruf ausüben und sich an die Gesetze halten, mit einem Alkoholausschankverbot vor, während und nach Veranstaltungen bestrafen. Das ist reine Willkür! Dazu kann ich Ihnen ein praktisches Beispiel geben, wie das funktioniert: Ich habe gestern in meinem Betrieb mit meinen Mitarbei-

tern 300 Essen serviert, unter anderen sechs Geburtstagsfeiern. Alle waren glücklich, eine Superstimmung. Es wurde auch Wein getrunken. Wäre mein Lokal in einem Umfeld von 800 Metern um den Letziggrund, hätte ich den ganzen Tag meinen Gästen keinen Wein ausgeben dürfen. Kann denn das die Lösung sein?

Mit solchen geforderten schikanösen Vorstössen wollen Sie die vorhandenen Probleme lösen. Liebe sogenannte christliche Parteien und neuerdings auch die FDP, hören Sie auf mit dieser scheinheiligen Politik! Versuchen Sie einmal den wahren Ursachen dieser herrschenden Gewalttätigkeiten auf den Grund zu gehen. Vermieten Sie doch weiterhin Ihre Kirchgemeindehäuser für Partys jeder Art – natürlich mit Alkohol, mit Freinacht – und lassen Sie Ihre Leute doch zu Gottes Lohn arbeiten, dann können Sie den Alkohol den Gästen noch billiger verkaufen! Fragen Sie sich einmal, warum – wie ich das heute Morgen erlebt habe und jeden Montag erlebe – an der Tramstation oder an der Busstation die Jungen mit der Zigarette in der einen Hand und mit der Redbull-Büchse in der andern Hand zur Arbeit oder in die Schule gehen! Letzten Freitag konnten Sie den Medien entnehmen: «Jugendliche Komatrinker – Kampagnen nützen wenig». Jugendalkoholismus nimmt zu, in den letzten Jahren im Durchschnitt um 16, 17 Prozent, bei jungen Frauen und Mädchen um 35 Prozent. Das stand vor drei Tagen in der Zeitung. Daran sind auch wir Wirte schuld. Verboten Sie doch das Rauchen, das Essen und das Trinken. Das muss Ihnen doch zu denken geben. Hinterfragen Sie einmal, was mit den Millionen an Präventionsgeldern passiert, die jedes Jahr an gewissen Orten verschwinden, aber die Probleme nehmen immer zu.

Versuchen wir gemeinsam, die Probleme zu lösen, und überweisen Sie diese Motion nicht!

*Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.):* Wir tun uns grundsätzlich schwer mit Interventionen im Suchtbereich. Die Diskussionen um Testkäufe, die Ablehnung einer Meldepflicht für jugendliche Rauschtrinker, das Rauchverbot in Gaststätten sind einige Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit, die diese Aussage bestätigen. Wenn wir schon nicht in der Lage sind, die Verbote im Gesundheitsgesetz durchzusetzen und damit Jugendliche zu schützen, glauben Sie wirklich daran, dass es im Gastgewerbegesetz leichter zu realisieren ist, wie dies die Motion verlangt?

Die neuste SFA-Studie (*Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme*) über den Alkoholmissbrauch für Jugendliche müsste die Regierung veranlassen, Massnahmen zu ergreifen. Es ist besorgniserregend, wenn in der Schweiz täglich sechs Jugendliche wegen Alkoholexzessen ins Spital eingeliefert werden, das heisst jährlich 2100 junge Menschen, die im Spital behandelt werden müssen. Und wir fragen uns dann noch immer: Warum explodieren die Gesundheitskosten?

Dennoch im Sinne eines Zeichens in die richtige Richtung unterstützen wir diese Motion. Danke.

*Peter Reinhard (EVP, Kloten):* Man kann in diesem Rat oberliberal tun und so sagen, man brauche gar nichts, weil man es nicht umschreiben könne, weil man nicht genau wisse, welcher Betrieb und welches Restaurant betroffen ist. Die Leute können selbstverständlich den Alkohol auch vorher einkaufen und mitbringen. Da muss ich Ihnen von den Grünliberalen sagen: Das ist sogar wahr. Das stimmt. Das ist so. Aber Sie können entweder, wenn ein Krach, ein Streit in einem Stadion entsteht – und ich sehe das auch beim Hockey und an andern Orten –, dann können Sie denen einfach zuschauen und sagen «Jä nu, die machen das eh, ob wir jetzt etwas machen oder nicht». Sie können das tatsächlich machen, also geben wir auf und seien oberliberal und lassen das zu. Damit machen Sie sich aber mitverantwortlich, muss ich Ihnen sagen, dann sind Sie mitschuldig, dass diese Gewalt einfach hingenommen wird und nichts passiert. Man kann aber auch Interessenvertreter sein, wie das Ernst Bachmann ist. Und man kann hier einfach sagen «Ja also, wir sind dagegen in einer liberalen Gesellschaft, dass man etwas verbietet, das nützt auch nichts». Ich muss Ihnen sagen, dass der Wirteverband der erste war, der gegen eine Liberalisierung war, der eine Wirteprüfung wollte, weil er sagte, man könne doch nicht einfach alles freigeben. Da weiss man natürlich am nächsten Tag nicht mehr, was man früher gesagt hat.

Mir geht es darum und der EVP geht es darum mit diesem Vorstoss, dass Gewalt ein Phänomen in dieser Gesellschaft ist, vor allem bei Mannschaftssportarten, die wir nicht mehr gewillt sind, länger entgegenzunehmen. Wir sind nicht gewillt, nichts zu tun. Und diejenigen, die nichts machen, die tun das eben so. Jetzt sage ich nicht, das Alkoholverkaufsverbot sei die Lösung des Problems, aber es ist ein Schritt, ein Schritt in die richtige Richtung. Und es ist ein Signal, dass wir uns

dagegen wehren wollen. Und da, meine ich, haben Sie eine Mitverantwortung. Sonst müssten Sie einfach in Zukunft, wenn wir solche Demonstrationen und Ausschreitungen haben, ruhig sein und nicht immer nach der Polizei rufen. Ich kenne die Polizei und ich sage Ihnen, es ist kein Honigschlecken und es nicht lustig, sich mit betrunkenen Jugendlichen herumzuschlagen und mit ihnen Streit zu haben. Da habe ich lieber, dass die Prävention ein bisschen grösser geschrieben wird. Zwingli würde sagen: «Um Gottes Willen, tut endlich etwas Tapferes!» Ihnen würde ich sagen: Stimmen Sie einmal Ja. Danke.

*Benedikt Gschwind (SP, Zürich):* Verbote machen dann Sinn, wenn sie auch durchgesetzt werden können. Das ist unsere Grundposition in unserem Staatsverständnis. Und dieses Verbot, das hier vorgeschlagen wird in dieser Form, wenn man meint, man könne damit die Fussballstadien vom übermässigen Alkoholkonsum befreien, ist eine Illusion. Deshalb macht diese Einschränkung keinen Sinn. Sie ist auch völlig unverhältnismässig, weil sie Betriebe bestraft, die überhaupt nichts damit zu tun haben.

Die SP-Fraktion nimmt das Problem des Jugendalkoholismus durchaus ernst und wir haben das in verschiedenen Vorstössen und Positionen auch bereits unter Beweis gestellt; die möchte ich jetzt hier nicht weiter ausführen. Aber man muss sich auch bei jeder Massnahme fragen: Macht sie Sinn oder macht sie eben nicht Sinn? Diese Massnahme macht überhaupt keinen Sinn. Deshalb lehnen wir diese Motion ab. Danke.

*Martin Arnold (SVP, Oberrieden):* Erlauben Sie mir vorab, meine Interessenbindung bekannt zu geben: Ich bin überzeugter Nichtfussballfan. Und erlauben Sie mir eine zweite Vorbemerkung: Ich möchte die Stellungnahme der Alternativen Liste, was Männern Freude macht, doch etwas relativieren. Es gibt Männer, die zur Freude nicht nur ein Bier, eine Wurst und einen Fussball brauchen, sondern noch etwas mehr, zum Beispiel eine nette Partnerin, das könnte durchaus sein. (*Heiterkeit.*) Dies einfach, damit hier keine verallgemeinernde Haltung kundgetan wird.

Nun aber zur Sache. Tatsächlich bin ich der tiefen Überzeugung, dass diese Motion nur Symptombekämpfung macht, sie nützt überhaupt nichts. Sie setzt am völlig falschen Punkt an. Es ist ein Placebo, das Sie hier vertreten. Jörg Mäder von der GLP hat es richtig gesagt: Wenn schon jemand Verantwortung trifft, dann sind es schlussendlich die Veranstalter und selbstverständlich die Besucher selbst, die zur Verantwortung gezogen werden müssen. Und dann sind, Peter Reinhard, die politisch Verantwortlichen in den zuständigen Gemeinden dafür verantwortlich, dass Recht und Ordnung auch durchgesetzt werden. Und dass die Polizeiarbeit kein Zuckerschlecken ist, das ist schon richtig. Dafür werden die Leute auch angestellt und bezahlt. Also schieben Sie uns hier nicht Verantwortlichkeiten für solche Dinge in die Schuhe, die Verantwortlichkeiten sind klar geregelt: Es sind die Veranstalter, es sind die Besucher letztendlich, die zur Verantwortung gezogen werden müssen. Mit dieser Motion erreichen Sie rein gar nichts, ausser dass es das Beizensterben beschleunigt. Besten Dank.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Das Votum von Peter Reinhard hat mich auf den Plan gerufen. Ich habe schon mehrere Eishockeymatches in Kloten am Schluefweg mitverfolgen können. Das Schlimme ist eigentlich immer die Anfahrt in der S-Bahn oder die Rückfahrt in der S-Bahn. Aber in Kloten selbst habe ich das nicht als missbräuchlichen Alkoholkonsum erlebt. Es gibt da gewisse Politiker, die in der Bar über die Stränge hauen, aber das ist nicht mein Problem. Ich bin ja auch ein HCD-Fan und nicht ein EHC-Kloten-Fan. Ich sehe einfach da die Lösung nicht in diesem Verbot und ich hoffe, dass Peter Reinhard Verständnis dafür hat. Auch wohne ich in Alibisrieden. Das ist nicht sehr weit vom Letzigrund-Stadion entfernt. Und ich kann Ihnen sagen: Die Erfahrungen der Stadt Zürich mit diesen Ausschankverboten waren durchaus negativ. Es ist auch so, dass mehrere Hotels in



diesem Einzugsgebiet stehen, das Intercontinental zum Beispiel oder das Hotel Stoller, das Olympia. Das Problem war ja dort, dass in der Bar unterschieden wurde, das heisst, die Einheimischen durften keinen Alkohol konsumieren, den Hotelgästen wurde Alkohol ausgeschenkt, weil die ja nicht zum Match gehen. Sie sehen, die Logik war auch nicht unbedingt durchschlagend. Darum muss ich sagen: Die Matchbesucher sind nicht die Gruppe, die dann irgendwie durch das Gastgewerbegesetz tangiert wird. Alle anderen würden Sie damit ziemlich einschränken. Ich hätte gar keine Freude an einem solchen Verbot. Was mich aber am meisten stört: dass jemand, der im Parteilogio «Die Liberalen» hat – es steht «Die Liberalen», Sie wollen liberal sein –, jetzt plötzlich einsteht für ein Verbot und ein Signal setzen will, und das mit einer Motion. Wäre es ein Postulat, wäre es mir ja noch egal, wenn die Liberalen Zeichen setzen. Aber mit einer Motion, mit einem Gesetzestext daherkommen, das ist schon starker «Tubak».

Ich bitte Sie, die Überweisung abzulehnen.

*Regierungsrätin Rita Fuhrer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Nichtüberweisung der Motion, und zwar aus folgenden Gründen – sie sind hier teilweise auch schon genannt worden, ich fasse sie ganz sachlich nochmals zusammen:

Hintergrund der Motion ist ein Rekursentscheid der Volkswirtschaftsdirektion vom Frühling 2008. Es ging dabei um die Einschränkung des Verkaufs von Alkohol, welche die Stadt Zürich anlässlich eines Fussballderbys ausgesprochen hatte und welche von der Volkswirtschaftsdirektion als nicht rechtmässig eingestuft wurde. Es gab damals einen Aufschrei. Das Verwaltungsgericht hat uns aber zwischenzeitlich bestätigt und hat auch festgehalten, dass ein Alkoholausschankverbot nicht auf das Gastgewerbegesetz gestützt werden kann. Das Alkoholausschankverbot kann übrigens auch nicht auf die polizeiliche Generalklausel oder auf eine andere besondere Polizeivorschrift abgestützt werden, das hat das Statthalteramt so entschieden. Deshalb haben wir nun also diese Motion, die diesen Umstand heilen möchte. Es ist zwar unbestritten, dass ein Zusammenhang zwischen übermässigem Alkoholkonsum und Gewalt bei Fussballspielen besteht. Die Strafbestimmungen des Gastgewerbegesetzes und die verwaltungsrechtlichen Massnahmen bis hin zum Patentenzug bieten Möglichkeiten, um gegen Gastwirtinnen und Gastwirte vorzugehen, welche die gesetzlichen Bestimmungen nicht einhalten. Das Gastgewerbegesetz

sieht jedoch ohne vorgängiges Fehlverhalten von Patentinhaberin und Patentinhaber keine präventive Anordnung und Auflagen vor. Im Übrigen braucht es, um Massnahmen im Sinne des Gesetzes in einem bestimmten Betrieb einzuleiten, einen kausalen Zusammenhang zwischen diesem konkreten Gastgewerbebetrieb und den negativen Auswirkungen. Und dies ist bei Verhängung einer präventiven Massnahme nicht der Fall. Und schliesslich, drittens, haben Besucherinnen und Besucher von Grossanlässen auch die Möglichkeit, Alkohol im Vorfeld der Veranstaltung zu konsumieren oder sich Alkohol an Orten zu beschaffen, die nicht vom Alkoholverkaufsverbot betroffen sind, in weiter entfernten Läden oder Gaststätten beispielsweise.

Die verlangte Ergänzung des Gastgewerberechts wäre also nur dann sinnvoll, wenn sowohl der Zeitrahmen wie auch das Gebiet für das Alkoholverbot weit gefasst würden. Innerhalb dieser Zone müssten dann alle Vertriebskanäle, auch die Grossverteiler, eingeschränkt werden. Und vor allem: Jeder, der in diese Zone eintritt, müsste eigentlich kontrolliert werden. Das heisst, er müsste mal kurz ins Röhrchen blasen, damit man feststellen kann, ob er nicht schon vorher Alkohol getrunken hat. Denn wie wollen Sie ihm wegnehmen, was er schon im Magen oder bereits im Blut hat? Wenn man also wirklich glaubt, dass man das Problem der Gewalt an Veranstaltungen lösen kann, wenn man die Besucher nüchtern hält, dann soll man nicht den Alkoholverkauf verbieten, sondern man soll die Besucher nüchtern halten, und da gehört noch einiges mehr dazu.

Besten Dank für Ihr Zuhören. Ich bitte Sie, die Motion nicht zu überweisen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Ratspräsidentin Esther Hildebrand:* Wir haben nun viel von den kleinen Freuden der Männer gehört. Sie erlauben mir die Bemerkung, dass ich mir jetzt den Kopf zerbreche, was wohl die kleinen Freuden der Frauen sind. Aber ich überlasse das Ihnen.

## Verschiedenes

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Verzicht auf die neue Eigenmietwertbesteuerung auf 2010**  
Dringliches Postulat *Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf)*
- **Der Kanton Zürich und die EU**  
Anfrage *Peter Anderegg (SP, Dübendorf)*
- **Wohin sind die Rahmenkredite gemäss Landwirtschaftsgesetz verschwunden?**  
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*
- **Jugendgewalt und private Sicherheitsdienste**  
Anfrage *Carmen Walker (FDP, Zürich)*
- **Beschilderung der Zufahrt zur Autobahn A4 in Affoltern am Albis**  
Anfrage *Jakob Schneebeil (SVP, Affoltern a. A.)*
- **Absenzenwesen an Zürcher Mittelschulen**  
Anfrage *Claudia Gambacciani (Grüne, Zürich)*
- **Personalentwicklung bei der kantonalen Verwaltung**  
Anfrage *Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon)*

### *Rückzug*

- **Eckwerte im SIL-Verfahren**  
Postulat *Thomas Maier (GLP, Dübendorf)*, KR-Nr. [110/2008](#)

8790

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 9. November 2009

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Vom Ausschuss Ratsprotokolle der Geschäftsleitung genehmigt am 23. November 2009.