



96. Sitzung, Montag, 4. März 2013, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Bernhard Egg (SP, Elgg)*

Verhandlungsgegenstände

1. **Mitteilungen**

- Antworten auf Anfragen *Seite 6525*
- Zuweisung von neuen Vorlagen *Seite 6525*
- Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* *Seite 6525*

2. **Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2009/2010** (*Schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2012
und gleichlautender Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Januar 2013

4931a *Seite 6526*

3. **Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2011** (*Schriftliches Verfahren*)

Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2012
und gleichlautender Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Januar 2013

4932a *Seite 6526*

4. **Keine Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf**

Antrag des Regierungsrates vom 29. August 2012
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 204/2011 und
gleichlautender Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 22. Januar 2013 **4926**.....

Seite 6527

5. Tram nach Zürich-Affoltern zum Katzensee und nach Regensdorf

Postulat von Silvia Seiz (SP, Zürich) und Marcel

Burlet (SP, Regensdorf) vom 6. Juli 2009

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

(Stellungnahme)..... Seite 6565

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

Postulat von Ruedi Lais (SP, Wallisellen) und Peter

Reinhard (EVP, Kloten) vom 16. November 2009

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

(Stellungnahme)..... Seite 6579

Verschiedenes

– Fraktions- oder persönliche Erklärungen

• *Fraktionserklärung der SVP zu den Ausschreitungen in Zürich* Seite 6563

• *Fraktionserklärung der Grünen zu den Ausschreitungen in Zürich*..... Seite 6564

– Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 6595

Geschäftsordnung

Ratspräsident Bernhard Egg: Zur Traktandenliste: Das heutige Traktandum 12 wird abgesetzt. Und wir würden, falls wir so weit gelangen, die Geschäfte 15 und 18 gemeinsam behandeln. Das wurde am 1. Oktober 2012 an sich beschlossen, aber der Vermerk im blauen Büchlein (*Einladung zur Ratssitzung*) ist untergegangen. Also: 15 und 18 würden gemeinsam behandelt, 12 wird abgesetzt.

Wird das Wort zur Traktandenliste noch verlangt? Das ist nicht der Fall. Dann ist sie mit diesen Änderungen genehmigt.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

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

- KR-Nr. 349/2012, Vermietungspraxis der Kantag
Catherine Heuberger (SP, Zürich)
- KR-Nr. 350/2012, «Blockade» bei der Konzessionsvergabe von Kleinwasserkraftwerken im Kanton Zürich
Michael Zeugin (GLP, Winterthur)
- KR-Nr. 358/2012, Umsetzung von Sofortmassnahmen auf der Westumfahrung A4
René Gutknecht (GLP, Urdorf)
- KR-Nr. 16/2013, Mehrwertabschöpfung bei Aufzonungen
Martin Arnold (SVP, Oberrieden)
- KR-Nr. 17/2013, Oberlandautobahn: Wer plant mit wessen Geld?
Max Homberger (Grüne, Wetzikon)

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit:

- **Kostenverrechnung bei Todesfällen, die durch Sterbehilfeorganisationen verursacht worden sind**
Bericht und Antrag zur Motion KR-Nr. 366/2007

Zuweisung an die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit:

- **Genehmigung der Abrechnung des Kredites für die Teilsanierung des Kantonsspitals Winterthur (Erweiterung Behandlungstrakt und Neubau Therapiebad)**
Beschluss des Kantonsrates, Vorlage 4960

Dokumentationen im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegen zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 94. Sitzung vom 25. Februar 2013, 8.15 Uhr
- Protokoll der 95. Sitzung vom 25. Februar 2013, 14.30 Uhr

2. Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2009/2010
(Schriftliches Verfahren)

Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Januar 2013 **4931a**

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) beantragt die Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2009/2010. Es gingen keine anderslautenden Anträge als die Genehmigung ein.

Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der KEVU auf Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredites zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2011 (Schriftliches Verfahren)

Antrag des Regierungsrates vom 19. September 2012 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 15. Januar 2013 **4932a**

Ratspräsident Bernhard Egg: Auch hier haben wir Schriftliches Verfahren beschlossen. Die KEVU beantragt die Genehmigung der Abrechnungen des Rahmenkredites. Es gingen keine anderslautenden Anträge als die Genehmigung ein.

Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der KEVU auf Genehmigung der Abrechnung des Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2011 zugestimmt haben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Keine Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf

Antrag des Regierungsrates vom 29. August 2012 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 204/2011 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 22. Januar 2013 **4926**

Ratspräsident Bernhard Egg: Ich kann Ihnen bekannt geben, dass ein Antrag auf Erstellung eines Ergänzungsberichts eingegangen ist. Gabriela Winkler wird ihn anschliessend begründen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Der Rat hat das am 29. August 2011 für dringlich erklärte Postulat am 24. Oktober 2011 an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat schlägt uns mit Datum 29. August 2011 vor, das Postulat abzuschreiben. Die KEVU schloss sich am 22. Januar 2013 diesem Antrag einstimmig an.

Das dringliche Postulat verlangte, dass der Regierungsrat aufzeigt, wie er via die Kantonsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG verhindern kann, dass der Verkehr mit Kleinflugzeugen von Kloten nach Dübendorf verlagert wird. Die KEVU behandelte die Vorlage an zwei Sitzungen im Dezember 2012 und im Januar 2013. Sie werden verstehen, dass ich mein Referat als Kommissionspräsident nach den Ereignissen von letzter Woche angepasst habe, und bitte um Verständnis dafür, dass ich für einmal die Kommissionsmeinung etwas freier als üblich wiedergebe, wobei ich mich nicht nur auf die kurze Diskussion zur heutigen Vorlage stütze, sondern auch auf die laufenden Arbeiten an der Vorlage 4882, Gesamtrevision kantonaler Richtplan. Als der Regierungsrat das Postulat beantwortete und seinen Antrag in der KEVU vertrat, handelte er offensichtlich in völliger Unkenntnis der aktuellen Diskussionslage im Bundesrat. Der am letzten Donnerstag veröffentlichte Bericht von UVEK (*Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation*) und VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*) über Szenarien einer weiteren aviatischen Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf vom 23. Juli 2012 war mindestens der KEVU bisher nicht zugänglich. Der Bundesrat überraschte mit seinem Beschluss, vor einer Entscheidung über die weitere militärische Verwendung des Flugplatzes Offerten für private aviatische Nutzungen einzuholen, also nicht nur den Regierungsrat, son-

dern auch die KEVU. Gestützt auf Artikel 69 der Kantonsverfassung orientierte der Regierungsrat die Kommission in letzter Zeit in vorbildlicher Regelmässigkeit und Offenheit über seine Aussenpolitik auf Bundesebene im Dossier «Luftverkehr». Diese Orientierungen, so müssen wir heute feststellen, waren mit Bezug auf den Flugplatz Dübendorf nicht auf dem aktuellen Stand der Diskussion.

Nun zum Postulatsbericht. Der Regierungsrat verweist darin auf die Pflicht der konzessionierten Flughafenbetreiberin Flughafen Zürich AG, im Rahmen des sogenannten Zulassungszwangs auch Kleinflugzeugen ihre Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dieser Zwang wird nur dann ausgeschaltet, wenn die Kapazität des Flughafens durch Flüge mit höherer Priorität, also solchen des Linienverkehrs, ausgeschöpft wird. Der Regierungsrat stellt sodann klar, dass eine gezielte Auslagerung der Kleinfliegerei nach Dübendorf ein Gesuch der Flughafen Zürich AG an den Bund voraussetzt. Hier besitzt die Kantonsvertretung ein Vetorecht gemäss Paragraf 19 Absatz 1 des Flughafengesetzes. Angesichts der klaren Haltung des Regierungsrates gegen eine weitere aviatische Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf, die Helikopterbasis der REGA (*Rettungsflugwacht*) ausgenommen, wäre die Ausübung des Vetos folgerichtig.

Der Regierungsrat könnte sich aber auch im Rahmen eines für die Umnutzung von Dübendorf notwendigen neuen SIL-Objektblattes (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) gegen jede Verlagerung von Zivilluftverkehr wehren. Dass solcher Widerstand überhaupt notwendig wird, war aber nach Meinung des Regierungsrates zum Zeitpunkt der Kommissionsarbeit nicht absehbar. Die Flughafen Zürich AG hatte nach seiner Ansicht nämlich keinerlei Absicht, zivile Flüge nach Dübendorf zu verlagern.

Die hoffnungsfrohen ersten Reaktionen der Flughafen Zürich AG vom 28. Februar 2012, mit Bezug auf eine mögliche Auslagerung von Privatfliegerei nach Dübendorf, zeigen uns heute aber ein etwas anderes Bild. Ganz offensichtlich wurde die klare Haltung der Kantonsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG entweder nicht ausgesprochen, nicht gehört oder nicht verstanden. Wie auch immer, akzeptiert hat die Flughafen Zürich AG die Haltung der Kantonsvertretung jedenfalls in keiner Weise.

In der Kommission gingen und gehen die Meinungen zur Zukunft des Militärflugplatzes weit auseinander. Einhellig war sie aber der Meinung des Regierungsrates, dass eine permanente Verlagerung der

Kleinfliegerei nach Dübendorf nicht wünschbar ist, und ist deshalb befriedigt vom Bericht. Eine KEVU-Minderheit vertritt aber die weitere aviatische Nutzung des Militärflugplatzes. Für sie besteht diese in erster Linie aus dem Weiterbestand der militärischen Helikopterbasis sowie aus der Schaffung eines Werkflugplatzes für Wartungsarbeiten. Sie sieht darin grosse Chancen, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen und eine hohe Wertschöpfung bei vergleichsweise kleiner Lärmbelastung zu erzielen. Die KEVU kam am 22. Januar 2013 einstimmig zum Schluss, dass im Kantonsrat die Diskussion um die Zukunft des heutigen Militärflugplatzes Dübendorf im Rahmen der kantonalen Richtplanung stattfinden soll. Dort können ja auch Entscheide gefällt werden. Deshalb stimmte sie dem Antrag des Regierungsrates auf Abschreibung des dringlichen Postulates zu, den ich somit formell verrete.

Nach dem Bundesratsentscheid von letzter Woche wurde dieser Antrag aber aus dem Kreis der Kommissionsmitglieder hinterfragt, es wird Ihnen daher auch, wie der Präsident das bekannt gegeben hat, ein Antrag auf einen Ergänzungsbericht gestellt. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Antrag von Gabriela Winkler, Robert Brunner, Marcel Burlet, Alex Gantner, Bruno Fenner, Gerhard Fischer, Marcel Burlet, Stefanie Huber und Andreas Wolf:

Der Regierungsrat wird gebeten, zur Vorlage 4926 im Lichte der neuen Situation bis Ende 2013 einen Ergänzungsbericht zu erstellen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Im Namen der FDP, der Grünen, der BDP und der GLP stelle ich Ihnen folgenden Antrag: Der Regierungsrat wird gebeten, zur Vorlage 4926 im Lichte der neuen Situation bis Ende 2013 einen Ergänzungsbericht zu erstellen. Wie Sie vom Kommissionspräsidenten bereits gehört haben, sind die Kommissionsberatungen unter ganz anderen Voraussetzungen geführt worden, als es letzte Woche zutage trat. Nach den Verlautbarungen aus Bern betreffend Ausschreibung einer zivilaviatischen Nutzung für den Flugplatz Dübendorf steht der Kanton Zürich vor einer völlig neuen Situation. Die vorberatende Kommission war bei der Diskussion über den Bericht und den Antrag des Regierungsrates zu diesem dringlichen Postulat über den Sinneswandel des Bundesrates nicht orientiert.

Wir erachten es daher als wichtig und dringend, dass der Kommission sowie dem Kantonsrat eine aktualisierte Lagebeurteilung in Form eines Ergänzungsberichts vorgelegt wird.

Der Regierungsrat hat sich wiederholt und auch in Beantwortung dieses Postulates gegen eine zivilaviatische Mischnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf und für Sondernutzungen dieses 230 Hektaren grossen Areals vor den Toren Zürichs ausgesprochen. Im Vordergrund stand dabei immer ein Innovationspark, der in Etappen vielleicht einen Viertel des Geländes beanspruchen würde. Der Regierungsrat hat sich bei seinen Testplanungen auf die wiederholten Äusserungen von VBS und Bundesrat verlassen, dass der Bund dieses Gelände nicht mehr oder nur noch in beschränktem Masse nutzen wolle. Hand bietet die Regierung für einen Heliport. In diesem Sinn hat sie auch das vorliegende Postulat beantwortet, in Kenntnis einer Studie, welche zum Schluss kommt, eine zivilaviatische Nutzung könnte kaum wirtschaftlich betrieben werden.

Nun hat der Bundesrat eine Kehrtwendung vollzogen und sucht Wege, sich durch die Privatwirtschaft das Offenhalten einer militärisch-aviatischen Nutzung wenigstens für die nächsten 20 Jahre zu sichern. Konkret eine Institution, welche die Pisten mitten in Fruchtfolgeflächen erhält und unterhält. Was er sich im Detail vorstellt und wer sich allenfalls als Partner für ein solches Ansinnen zur Verfügung stellt, ist offen. Bislang hat sich der Regierungsrat auf Aussagen der Flughafen Zürich AG verlassen, es bestehe kein Interesse an einer Auslagerung der Kleinfliegerei oder gar der «Business Aviation». Liest man den Bericht des Regierungsrates genau, so gibt es in dieser Aussage durchaus eine Grauzone. Versteht man unter «Auslagerung» nur die schrittweise Verlagerung der wie auch immer definierten Kleinfliegerei, so greift das Luftfahrtsrecht mit dem Zulassungszwang, dem der Flughafen Zürich unterliegt, nicht. In der etwas undurchsichtigen gegenwärtigen Situation wäre es also durchaus möglich, dass der Regierungsrat – durch wen auch immer – umtrippelt werden könnte. Allerdings stehen auch hier noch zahlreiche weitere Fragen im Raum, deren Klärung viel Zeit in Anspruch nehmen wird; so viel Zeit, dass in der Zwischenzeit ein Innovationspark gemäss FIG (*Flughafen-Immobilien-Gesellschaft*) auf diesem Gelände in nächster Zeit nicht realisiert werden könnte, ein Kompetenzzentrum für Aviatik aber ebenso wenig und mit Business-Jets aber auch nicht, eine nachgerade italienische Patt-Situation (*Bezug auf die Wahlergebnisse in Italien*).

Angeichts dieser verworrenen Situation tut ein Ergänzungsbericht, der auf Ende Jahr vorliegen muss, not. Nur dies gibt dem Kantonsrat die Möglichkeit, die weitere Entwicklung rund um das 230 Hektaren grosse Gelände in Dübendorf nicht aus Medienmitteilungen des Bundesrates entnehmen zu müssen und seine Verantwortung im Rahmen der gegenwärtigen Richtplanüberprüfung wahrnehmen zu können. Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieses Ergänzungsberichts. Er ist im Sinne von uns allen. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Also eines muss man den Bündnern ja lassen: Sie haben den Bär erlegt, bevor das Fell verteilt wurde (*Anspielung auf den Abschuss eines Bären*), anders als der Regierungsrat, der nun mit den voreiligen Planungen rund um das Flughafenareal Dübendorf hart auf dem Boden der Realität gelandet ist. Der Katzenjammer ist aber unbegründet, denn der bundesrätliche Entscheid, den Flugplatz Dübendorf bis auf Weiteres auch fliegerisch zu nutzen, ist sinnvoll und birgt auch für den Standort Zürich Chancen. Ein Aviatik-Cluster mit Werkflugplatz und Hunderten hochqualifizierter Arbeitsplätze ist sehr wohl im volkswirtschaftlichen Interesse des Kantons. Der Betrieb sichert zudem weiterhin die Versorgung der gesamten Ostschweiz mit Lufttransportdiensten und Hilfeleistungen der Armee im Falle von Grossereignissen. Zudem – und das ist ein sehr wichtiger Punkt – bleibt mit dem Flugplatz eben die unbestritten wertvolle strategische Landreserve auch für künftige Generationen erhalten.

Der Lösungsansatz der militärisch-zivilen Mischnutzung ist nicht neu und bildet den Kernpunkt der Ecoplan-Studie, die im Auftrag des VBS und UVEK entstanden ist. Der Regierungsrat hatte seit letztem Sommer 2012 Kenntnis von dieser Studie, dieser Analyse und musste davon ausgehen, dass der Bund die weitere aviatische Nutzung zumindest in Betracht zieht. Und, liebe Gabriela Winkler, der Innovationspark: Ob der überhaupt notwendig ist, steht auf einem anderen Blatt, aber sicher benötigt er nicht, wie du gesagt, das gesamte Gelände. Ein Nebeneinander ist möglich, auch mit einer aviatischen Nutzung. Aber vor allem: Innovation findet dort statt, wo sich innovative Unternehmen niederlassen. Gute Rahmenbedingungen für die Unternehmen machen aus dem ganzen Kanton einen Innovationspark, dazu braucht es keine anschubfinanzierten Gebilde.

Weil der Fokus der jetzt favorisierten Nutzungsvariante des Bundes aus der Studie für einen Werkflugplatz und eben nicht auf der Klein-

fliegerei liegt, erübrigt sich auch ein Ergänzungsbericht zu diesem Postulat. Ich beantrage Ihnen deshalb, dieses als erledigt abzuschreiben.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Sie wissen, es gibt eine Zeit, mit dem Bund solidarisch zu sein, und es gibt auch eine Zeit, sich aufzulehnen, wenn man als Kanton benachteiligt wird. Das ist jetzt der Fall. Wollen Sie noch weitere Beispiele hören? Schlechter Finanzausgleich für unseren Kanton, zu hohe Krankenkassenprämien im Kanton Zürich, Vorfinanzierung der Durchmesserlinie – kriegen wir das Geld zurück mit Zins und Zinseszinsen? – und jetzt der Flugplatz Dübendorf. Wir können dieses Postulat nicht einfach abschreiben, so geht das nicht. Wir würden uns da ins eigene Fleisch schneiden. Das Postulat, von Thomas Hardegger im Sommer 2011 eingereicht, ist jetzt goldrichtig und dringlich und wird wieder aktuell. Mir kommt die Meldung aus Bern zur Zukunft des Flugplatzes Dübendorf wie ein Diktat vor, ein Diktat des Bundesrates, explizit VBS und UVEK. Als in den letzten Tagen ruchbar wurde, dass der Bund auf dem 230 Hektaren grossen Gelände in Dübendorf weiter fliegen will, dass er Dübendorf für die Geschäftsfliegerei und Leichtaviatik öffnen will, stösst den Kanton Zürich, die ganze Region, das lärmgeplagte Glattalgebiet und die Anrainergemeinden vor den Kopf.

Der Regierungsrat will ja das Flugplatzareal als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grösseren Flächenbedarf und mit kantonaler und nationaler Bedeutung – das haben wir schon mit Regierungsratsbeschluss vom 10. Mai 2010 erfahren – und eben nicht für die aviatische Nutzung, das Stichwort ist «Innovationspark». Infrastrukturen von nationaler und internationaler Bedeutung, Wirtschafts- und Forschungszentrum, ausgewogene durchmischte Wohnnutzung, Erholungsraum, Naturräume, aber um Gottes Willen keine Auslagerung der Kleinfliegerei von Kloten nach Dübendorf. Bravo, Regierungsrat – ich werde dann schon noch kritische Fragen stellen, aber jetzt –, bravo, Regierungsrat, er protestiert zu Recht. Die Region hat bereits genug Fluglärm. Mit der Auslagerung von Flugbewegungen nach Dübendorf erhöhte sich die Kapazität des Airports Kloten. Brauchen wir das? Nein. Es ist auch nicht nötig, denn die Bewegungszahl am Flughafen ist in den letzten zwölf Monaten, Februar 2012 bis Februar 2013, um über 6 Prozent gesunken. Wenn sich dieser Trend fortsetzt, werden es bald nur noch 250'000 Flugbewegungen sein, so we-

nige, wie seit vier Jahren nicht mehr. Wenn schon die Auslagerung der Kapazitäten nicht nötig ist, so ist es auch gut zu wissen, dass sich das Ganze gar nicht rentiert. Dazu haben wir Studien. Der Bund meint wahrscheinlich, der Flugplatz Dübendorf sei eine Eier legende Wollmilchsau, die noch Trüffeln findet. Gemäss Abklärungen, die im Rahmen einer Testplanung durchgeführt wurden, müssten für den rentablen Betrieb der Piste mindestens 80'000 Bewegungen – stellen Sie sich das vor: 80'000 Bewegungen – pro Jahr erfolgen. Eine Auslagerung der Kleinaviatik nach Dübendorf steht allen Entwicklungsabsichten von Kanton, Region und Anrainergemeinden diametral entgegen. Eben, es ist defizitär, es wird nicht rentabel sein. Und wenn wir nur 30'000 Starts haben, rentiert es sowieso nicht. Soviel ich weiss, hat der Regierungsrat dem Bund zweimal seine ablehnende Haltung zur zivilaviatischen Nutzung von Dübendorf klar mitgeteilt. Vielleicht lebt ja der Bund nach der Devise von Konrad Adenauer, der einmal gesagt hat: «Machen wir uns erst einmal unbeliebt, dann werden wir ernst genommen.»

Wir unterstützen den Antrag der FDP. Im Originaltext des Postulates heisst es nämlich, ich zitiere, «dass der Flughafen keine Auslagerung der Flüge nach Dübendorf vornimmt». Darum können wir nicht einfach so abschreiben und so tun, als wäre alles in Butter, sondern der Kanton Zürich muss sich wehren, ganz nach dem Motto: «Nicht David sein und jetzt gegen Goliath kämpfen.» Die SP unterstützt den Antrag auf einen Ergänzungsbericht zum Geschäft, damit der Bund merkt, dass er nicht einfach schalten und walten kann, wie er will. Die Sozialdemokratische Partei befürchtet, dass, wenn das so weitergeht, eine zweite Lärmfront zusammenkommt. Und dann werden wir noch mehr Lärm in unserem Gebiet haben. In dem Sinn unterstützen wir diesen Antrag.

Zum Schluss noch meine Frage an den Volkswirtschaftsdirektor: Hat er überhaupt eine plausible Erklärung für dieses sogenannte Missverständnis oder die Malaise zwischen dem Kanton und dem Bund? Und was machen eigentlich die Vertreter der Regierung im Verwaltungsrat des Flughafens? Ist der Volkswirtschaftsdirektor in dieser Delegation isoliert? Und wen vertreten eigentlich die andern Verwaltungsräte? Jedenfalls nicht die Anliegen des Zürcher Volkes.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Mit dem Bericht zum Postulat liefert der Regierungsrat das gewünschte Drehbuch, wie man eine zi-

vilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf verhindern kann. Dieser Bericht ist ausführlich, plausibel und kann, was man auch nicht oft von einem Postulatsbericht sagen kann, dann auch gleich umgesetzt werden. Sie werden es selten bei einem Geschäft zur Luftfahrt aus der Fraktion der Grünen hören: Für diesen Bericht danken wir Ihnen, Herr Regierungsrat (*Ernst Stocker*), wir danken Ihnen respektive dem Regierungsrat auch für die Stellungnahme zum Beschluss des Bundesrates, dass dieser eine Trägerschaft für eine zivilaviatische Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf suchen wolle. Also gleich zweimal Lob von den Grünen in Sachen Luftfahrt, es wird einem fast schon unheimlich. Und trotzdem, wir unterstützen den Antrag auf einen Ergänzungsbericht. Es ist explizit nicht gedacht als Strafaufgabe, es ist explizit gedacht als Vertiefung bei diesem Geschäft. Wie das der Kommissionspräsident gesagt hat: Wir haben eine Beratung des Richtplans.

Nun zur Machbarkeitsstudie militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf: Der Titel der Stellungnahme des Regierungsrates lautete ja, dass der Entscheid des Bundesrates unverständlich und nicht nachvollziehbar sei. Nun, wenn der Bericht des Tages-Anzeigers zur Seilschaft zutreffen sollte, die da eingewirkt hat, wird es allenfalls nachvollziehbar, wie es zu diesem Entscheid gekommen ist, aber verständlich wird dieser Entscheid trotzdem nicht. So ab Seite 150 dieser Studie wird es ja spannend. Das Kapitel 20.2 ist lesenswert, sofern man sich, Christian Lucek, für Wirtschaftlichkeit oder betriebswirtschaftliche Zusammenhänge überhaupt interessiert. Diese Erkenntnisse sind für alle Nutzungen, ausser jener der Testplanung des Kantons, kombiniert mit einem Heliport, absolut vernichtend, absolut vernichtend! Wie kann man aufgrund solcher Erkenntnisse, die da auf zwei Seiten aufgeführt werden, zu diesem Schluss kommen? Absolut unverständlich.

Ein ziviler Flugplatzbetreiber wäre aufgrund der hohen Kosten und der geringen Zahl an Flugbewegungen nicht rentabel. Das dürfte denn auch der Grund sein, warum man auf die Flughafen Zürich AG setzt, die hier eine vierte Piste betreiben soll und die dieses Defizit in ihre Bilanz verschwinden lassen könnte. Das wäre aber eine indirekte Subvention der öffentlichen Hand, welche nach wie vor die Mehrheit der Aktien an der Flughafen Zürich AG hält und um entsprechende Dividenden geprellt würde. Im Anhang G der Machbarkeitsstudie wird detailliert ausgeführt, wie man ein Maximum an Lärm verursa-

chen könne, der gemäss Lärmschutzverordnung und SIL erlaubt sei. Dieser Ansatz ist eher speziell. Der Grundsatz der Lärmschutzverordnung besagt nämlich, dass Aussenlärmemissionen soweit zu begrenzen sind, dass die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht gestört wird. Sie ist keine Anleitung dafür, wie man in einem dichtbesiedelten Raum ein Maximum an Lärmbelastung erzeugen darf. Es werden Überlegungen angestellt, wie man mit der besten Kombination dann halt doch den Planungswert, doch den Immissionsgrenzwert überschreiten dürfe, und es wird schon heute darüber spekuliert, ob es ein überwiegendes öffentliches und raumplanerisches Interesse gäbe, welches eine Erleichterung bei den Grenzwerten der Lärmschutzverordnung rechtfertige. Und unter den Betriebsseiten findet sich dann die Aussage, dass die voraussichtlichen Benutzer eine Ausweitung der Betriebszeiten wünschen werden. Das ist dreist, das ist schlicht und ergreifend dreist, und das haben ja die Verfasser der Studie auch gemerkt und es unter den Risiken aufgeführt. Für die zivilen Mitbenützer der Flugplätze gilt: Bürozeiten, maximal 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr, 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Wie wollen Sie unter diesen Verhältnissen «Business Aviation» und «General Aviation» ansiedeln?

Wir müssen jetzt fast monatlich feststellen, dass im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt aus Bern Prozesse angeschoben und Änderungen angestrebt werden, die den Anliegen und Bedürfnissen der Region widersprechen. Sowohl die Machbarkeitsstudie selber als auch der Bericht im Postulat zeigen aber, wie wir dieses Projekt verhindern können. Das Schöne ist: Wir sind hier in der Defensive, in der Defensive lassen sich die Reihen einfacher schliessen. Wir unterstützen den Ergänzungsbericht. Das ist keine Strafaufgabe, das ist eine vertiefte Befassung mit der Thematik.

Stefanie Huber (GLP, Dübendorf): Namens des Mitunterzeichners Thomas Maier möchte ich für die Grünliberalen zur Abschreibung Stellung nehmen. Ich möchte als Interessenbindung bekannt geben, dass ich selber im Gemeinderat Dübendorf politisiere. Ich möchte jedoch festhalten, dass ich explizit nicht als Gemeinderatspräsidentin auftrete, sondern als Vertreterin der GLP-Kantonsratsfraktion.

Der Bund hält an einer fliegerischen Nutzung des Militärflugplatzes in Dübendorf fest – für mindestens 20 Jahre. Doch damit nicht genug, zivile Nutzungen sollen die Infrastruktur bezahlen helfen. Damit ist für uns der Worst Case eingetroffen. Den Innovationspark gibt es

vorderhand für Flugfanatiker, Militärromantiker und allenfalls noch für das Rettungswesen. Die Bevölkerung – so viel ist absehbar – bekommt die Kleinfliegerei und Flugbewegungen wohl an allen Wochentagen. Da kann das Bundesamt dann auch noch so lange beteuern, man höre die kleinen Flieger beim Landen ja kaum. Wie eine zivilaviatische Mischnutzung im Umfeld vom Flughafen Zürich und der dichten Besiedlung sinnvoll und rentabel betrieben werden soll, ist trotz des 200 Seiten umfassenden Papiers nicht nachvollziehbar. Die ersten Reaktionen des Flughafens Zürich vom letzten Donnerstag in Bezug auf die Auslagerung der Kleinfliegerei nach Dübendorf lassen uns ebenfalls nichts Gutes ahnen.

Was die übliche Abschreibung des dringlichen Postulates hätte sein sollen, hat nun eine unerwartete Aktualität erreicht. Ohne dass der Regierungsrat selber es wusste, hat er uns genau auf letzten Donnerstag hin die Munition geliefert für die Diskussion mit Bundesbern. Wir wissen nun, welche Steine wir im Kanton Zürich dem VBS in den Weg legen können auf dem langen Weg über einen SIL, Lärmabklärungen, Bewilligungsprozesse, Konzessionen und so weiter. Die erwähnte Grauzone im Bereich der schrittweisen Auslagerung von Kloten nach Dübendorf, wie sie bereits Gabriela Winkler erläutert hat, ist damit auf einen Schlag ganz aktuell geworden respektive eben nicht mehr. Die Grünliberalen sind empört über den Entscheid des Bundesrates. Einerseits kann die zivilaviatische Nutzung nie das Potenzial eines Innovationsparks aus der Landreserve herausholen und der Bund enttäuscht alle ausser den Flugbegeisterten. Auch das Vorgehen ist inakzeptabel. Der Entscheid basiert auf einer Studie, bei der der Kanton nicht involviert war, nur einzelne Bundesämter und das Militär. Der Bund mag Eigentümer des Landes sein, über die Nutzung von Boden und Luftraum kann er aber nicht allein bestimmen. Hier haben wir demokratische Mittel, um einzugreifen. Die Region Zürich hat sich immer wieder in verschiedensten Konstellationen gegen eine weitere fliegerische Nutzung ausgesprochen. Ein Innovationspark würde einmalige Gelegenheiten und ein nachhaltiges Wachstum bringen. Die Grundlagen finden sich kaum irgendwo anders, seien es die Grösse des Areals, die Möglichkeit für die grossen Grünflächen, die Verkehrsanbindung, die Nähe zu international renommierten Forschungseinrichtungen. Es ist ein Potenzialverlust sondergleichen, für eine einzelne Piste, welche der Flughafen Zürich laut früheren Erklärungen nicht braucht und welche auch für einen längerfristigen Heli-

und REGA-Standort nicht notwendig ist, und für allein 500 Arbeitsplätze im Flugsektor die Chance auf den Innovationspark in Dübendorf aufzugeben.

Daneben sind verschiedene Verfahren im Gange – Fluglärmstreit, Sicherheitsfragen, Sachplanverfahren –, diese werden alle verzögert. Der Kanton Zürich und seine Bevölkerung werden ihre Interessen mit allen Mitteln vertreten. Die definitiven Entscheide werden noch lange nicht fallen. Damit ist nicht nur der Innovationspark gefährdet, auch Lösungsfindungen im Flugverkehr generell.

Die Grünliberalen danken dem Regierungsrat für seine Postulatsbeantwortung. Wir danken aber auch für die klaren Worte des Regierungsrates als Reaktion auf den Entscheid des Bundesrates. Der Kanton Zürich hat sich um eine Planung mit allen Akteuren bemüht. Der Bund hatte Kenntnis davon. Wir hoffen, dass den heutigen Voten in den nächsten Monaten und Jahren auch handfeste Taten und entsprechende Abstimmungen hier im Rat folgen, wenn es darum geht, den Regierungsrat zu unterstützen und zivile Flugnutzung in Dübendorf zu verhindern. Die Antwort des Regierungsrates war hilfreich und ohne die Wendung von letzter Woche wäre die Abschreibung Formsache gewesen. In Anbetracht der Umstände macht ein Ergänzungsbericht aber Sinn, um die aktuelle Situation aufarbeiten zu können. Wir schliessen uns dem Antrag von Gabriela Winkler an. Danke.

Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil): Wir hatten uns alle schon auf einen schönen und gemütlichen Montagmorgen eingerichtet. Wir hätten uns über das Abstimmungswochenende unterhalten, wobei jede und jeder irgendwo ein Gewinner war, und dieses vorliegende Postulat mit ein bisschen Getöse abgeschrieben. Nun dies. Der Bundesrat will eine militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf und dieser Entscheid des Bundes kommt für unseren Regierungsrat angeblich völlig unerwartet. Dies ergibt eine ganz neue Ausgangslage. Der Schlussbericht des Bundes zur operationellen Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen, datiert auf den 23. Juli 2012, war offenbar unter Verschluss. Die Regierung will von diesem Bericht überhaupt nicht gehört haben. Dass nichts durchgesickert ist, überrascht.

Seit Jahren wird von verschiedenen Seiten mit hochkarätigen Experten für eine Mischnutzung des Flugplatzes lobbyiert. Das Unterneh-

merforum Lilienberg hat hierzu eine vielbeachtete Tagung veranstaltet. Der VBS-Chef (*Bundesrat Ueli Maurer*) hat eine Mischnutzung nie ausgeschlossen, sondern verschiedentlich sich hierzu sogar dezi- diert positiv geäußert, obwohl laut Schlussbericht diese Variante aus volkswirtschaftlicher Sicht weniger Ertrag für den Bund einbringen würde als andere Varianten, wie zum Beispiel ein gänzlicher Verzicht auf die Fliegerei. Die Haltung des Bundes ist erklärungsbedürftig. Trotzdem gibt sich die Regierung überrascht, dass sie zu diesem Ent- scheid nicht angehört wurde. Sollte dies wirklich der Fall sein, zeugt dies von mangelnder Sensibilität des Bundes für die Probleme eines betroffenen Kantons. Dies erstaunt zwar, da die massgebenden Perso- nen in Bund und Kanton von der gleichen Partei stammen. Die Regie- rung führt seit Jahren ein Gebietsmanagement für das Flugplatz-Areal Dübendorf durch. Hier sind Vertreter des Bundes, des Kantons Zü- rich, der Region Glatttal sowie der Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil zusammengeschlossen. Daneben gibt es unzählige Planungsgruppen und Kommissionen. All diese schönen Testplanungen wurden auf fremdem Eigentum, nämlich des Bundes, durchgeführt, was schon etwas befremdend wirkt. Es wäre gut zu wissen, Herr Volkswirtschaftsdirektor, was diese Sandkasten- spiele die Zürcher Steuerzahler gekostet haben. Vielleicht sollte man die nun praktisch wertlosen Resultate den Vertretern des Flughafens von Berlin Brandenburg verkaufen, falls dieser weiterhin nicht in Be- trieb gehen kann.

Auch der Bund tritt mit seinem Entscheid in ein Minenfeld. Seit Jah- ren hat sich die Bevölkerung in den Anliegergemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil an den jetzigen Status gewöhnt. Noch nie war die Lebensqualität in den Anliegergemeinden so hoch. Der Bund wird wahrlich gute Argumente ins Feld führen müssen, um die ganze Region von seiner Haltung zu überzeugen. Mit den Südan- flügen mussten schon verschiedene Gemeinden eine bittere Kröte schlucken. Was wir nun haben, ist ein unkoordiniertes Vorgehen von Bund und Kanton. Das ist insbesondere für die ganze Region und auch für die Anliegergemeinden nicht vorteilhaft. Viele Einwohner werden sich verschaukelt vorkommen.

Die CVP setzt sich seit Jahren mit verschiedenen Vorstößen für eine bessere raumplanerische und volkswirtschaftliche Nutzung des Flug- platz-Areals ein. Die CVP lehnt die Nutzung des Flugplatzes für die Geschäfts- und Werkfliegerei ab und hält am Status quo, das heisst

Helikopterbetrieb und REGA, fest. Dübendorf darf kein Überlaufventil oder vierte Piste von Kloten werden. Positiv steht die CVP hinter der Idee eines Innovationsparks auf dem Flugplatz-Areal oder anderer kantonaler Grossprojekte, sofern diese am bevorzugten Standort nicht erweitert beziehungsweise gebaut werden können. Es ist nun höchste Zeit, dass sich alle Akteure auf eine gemeinsame Position zugunsten der Bevölkerung des Kantons Zürich und der Anliegergemeinden einigen. Da der Kanton Zürich angesichts der Verlautbarungen aus Bern vor einer neuen Situation steht, spricht sich die CVP ebenfalls für einen Ergänzungsbericht aus und unterstützt den Antrag der FDP. Der Regierungsrat soll dabei aufzeigen, welche rechtlichen Mittel er nun einsetzen wird, um die Absichten des Bundes zu verhindern. Hierbei interessiert vor allem auch, ob der Regierungsrat bereit ist, das Vetorecht nach Paragraf 19 Absatz 1 des Flughafengesetzes auszuüben. Die Anliegergemeinden und ihre Einwohner würden es verdanken.

Gerhard Fischer (EVP, Bäretswil): Gleich zu Anfang meines Referates noch zur FDP. Ich bin etwas enttäuscht, dass ihr uns (*als Mitunterzeichnende des Ergänzungsberichts*) nicht mit aufgenommen habt, obschon ich klar und deutlich gesagt und auch geschrieben habe, dass wir auch dabei sind. Nun, dann ist das geklärt.

In all den Diskussionen in der Kommission zum Postulat und im Rahmen des Richtplans hiess es immer besonders auch vonseiten der Regierung, niemand habe ein Interesse an der weitergehenden zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes. Das sei eindeutig und unbestritten und das haben wir auch geglaubt. Perfekt war es, das Ablenkungsmanöver des Bundes, die Täuschung mit einer alten, ausgetretenen Fährte. Das VBS wird nun endlich seinen Entscheid über seine Haltung zum Weiterbetrieb der militärischen Nutzung des Flugplatzes bekannt geben, so hiess es immer wieder lapidar. Geschickt haben sie uns vorgetäuscht, dass inskünftig auch eine militärische Nutzung nicht besonders dringend im Vordergrund steht, so jedenfalls machte es den Anschein. Aufgeschoben haben sie den Entscheid mehrmals, nicht weil sie noch nicht wussten, wie es mit der militärischen Nutzung weitergehen soll, sondern weil sie bereits am Kochen einer ganz andern Suppe auf grossem Feuer waren: einer grossen zivilaviatischen weiteren Nutzung des Flugplatzes, und das einfach so über die grosse Mehrheit der Köpfe der Zürcher Bevölkerung, des Kantons- und Re-

gierungsrates hinweg, ohne mit den Betroffenen zu reden, ohne Offenlegung der Motive. Man will uns von Bern aus, ohne zu fragen, eine neue zivile aviatische Nutzung des Flugplatzes aufdiktieren, und das inmitten eines dichtbesiedelten Raumes, gegen den Willen der angrenzenden Gemeinden und der Bevölkerung. Gelernt hat man in Bern und bei den Köchen der neuen Suppe aus der langen leidvollen Geschichte rund um den Flughafen Kloten offensichtlich rein gar nichts. Nein, die Geschichte wiederholt sich tragisch, indem man wiederum versucht, selbstherrlich die betroffene Bevölkerung einfach vor vollendete Tatsachen zu stellen und ihr etwas aufzuzwingen, was sie partout gar nicht will. Diese Suppe war vielleicht schon jetzt gut gewürzt, aber es geht vergessen, dass sie bereits versalzen ist und die Glatt hinuntergeht, ohne den Flugplatz Dübendorf je zu erreichen.

Die EVP-Fraktion sagt zu solch einem Vorgehen laut und deutlich Nein. Sie ist unter diesen Umständen nicht bereit, das Postulat abzuschreiben und stimmt dem Antrag von Gabriela Winkler auf einen Zusatzbericht zu.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Am letzten Mittwoch schrieb ich mein Votum für dieses Geschäft. Die BDP-Fraktion stimmte an der letzten Fraktionssitzung dem Antrag des Regierungsrates auf Abschreibung des dringlichen Postulates zu. Wir waren der Meinung, dass die Diskussion um die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf im Rahmen der kantonalen Richtplanung stattfinden sollte. Weil wir alle durch die letzten Ereignisse auf dem falschen Fuss erwischt wurden, musste auch ich mein Referat um einige Aktualitäten ergänzen. Ich traute meinen Ohren kaum, als ich am Donnerstag die Nachricht im Radio hörte, dass der Bund vorderhand an einer fliegerischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf festhalten will. Und doch, so unerwartet kam es doch nicht: Das zögerliche Handeln des VBS-Vorstehers Ueli Maurer mit seiner Verschiebungstaktik und die Aussagen der UVEK-Chefin Doris Leuthard, die sich im Jahr 2012 für die Zivilliegerei in Dübendorf starkgemacht hat, haben mich in dieser Sache rund um den Innovationspark schon seit Längerem skeptisch gestimmt. Wie sagt man doch so schön? Man soll das Fell des Bären nicht verteilen, bevor er erlegt ist.

Für die BDP ist dieser Entscheid so nicht nachvollziehbar. Die jetzt kommunizierten Absichten des Bundesrates stehen in komplettem Widerspruch zu den bisherigen Diskussionen über die Nutzung des

Areals als bedeutender Innovationspark von nationalem Interesse und internationaler Ausstrahlung. Die Dübendorfer haben lange Jahre mit den Jets gelebt und die militärische Nutzung akzeptiert. Doch dass auf dem Flugplatz Dübendorf eine zivilaviatische Nutzung in Erwägung gezogen werden soll, ist für die schon heute lärmgeplagte Bevölkerung rund um den Militärflughafen Dübendorf ein Affront. Der geltende Sachplan lässt bisher einzig eine militärische Nutzung zu. Weiter störend ist, dass der Bund seine Absichten ohne vorherige Gespräche mit dem Kanton Zürich und den betroffenen Glatttalgemeinden kundgetan hat. Aus der Tagespresse ist zu erfahren, dass diverse mögliche Betreiber für den Flugplatz Dübendorf bereits vor der Tür stehen. Ist es eventuell die Stiftung rund um Altregierungsrätin Rita Fuhrer mit dem klingenden Namen «Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe»? Mit zur Stiftung gehören das Dübendorfer Airforce-Center und die JU-Air (*Junker Oldtimer-Flugzeuge*), die von Kurt Waldmeier geführt werden. Neben dieser Stiftung ist auch die Aerosuisse mit einigen finanzstarken Firmen im Hintergrund in die Planung der künftigen Nutzung in Dübendorf involviert. Als Kandidaten stehen Firmen und Organisationen, wie Jet-Aviation, Ruag, REGA oder Airservice oder wie sie alle heissen, bereits in den Startlöchern. Da kommt mir das Schaudern. Oder ist es am Schluss sogar die Flughafen Zürich AG? Auf keinen Fall darf Dübendorf zur vierten Piste von Kloten werden. Aus heutiger Sicht sind die einzigen Gewinner dieser unglücklichen Situation die Elefanten vom Zoo Zürich, weil sie auf längere Sicht weiter auf das Bio-Heu vom Flugplatz Dübendorf zählen dürfen. Nun gilt es aber Ruhe zu bewahren beim nötigen Sachplanverfahren für die vorgesehene zivilaviatische Nutzung, mitzureden und zu gestalten, die Möglichkeiten eines Innovationsparks eventuell trotz Flugbetriebs zu prüfen und diese neue Nutzung mit dem Richtplan des Kantons Zürich abzustimmen. Denn eines ist klar: Gegen den Willen der Anrainergemeinden und des Standortkantons lassen sich weder der Flugplatz Dübendorf noch der Flughafen Zürich betreiben.

Die BDP steht nach wie vor für eine zukunftsgerichtete Nutzung des einzigartigen Areals ein. Als Erstes unterstützen wir den Antrag an den Regierungsrat, im Lichte der neuen Situation einen Ergänzungsbericht zu erstellen. Besten Dank.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU hat diesen Vorstoss seinerzeit nicht unterstützt und hat sich entgegen der Postulanten immer wieder für eine Auslagerung der Kleinaviatik zum Flughafen Dübendorf ausgesprochen. Die EDU will, dass der Flugplatz Dübendorf für zukünftige aviatische Nutzungen offenbleibt. Ein Vernichten von bestehenden Strukturen erachten wir als nicht zukunftssträchtige Kurzschlusshandlungen. Die EDU ist grundsätzlich erfreut über den mutigen Beschluss des Bundesrates über die weitere aviatische Nutzung des Flughafens Dübendorf. In diesem Sinne ist der Bundesrat meiner bereits verfassten Rede zuvorgekommen. Sicherlich sind auch für uns noch etliche Fragen offen, zum Beispiel: Welches Ausmass soll die Kleinfliegerei im Flughafen Dübendorf einnehmen? Welche Rolle nimmt die zukünftige Nutzung durch die Armee ein? Sicher ist die Politik im Kanton Zürich vom plötzlichen Entscheid aus Bundesbern überrumpelt. Auf der andern Seite müssen wir uns aber auch selbstkritisch hinterfragen: Haben wir beziehungsweise hat der Zürcher Kantonsrat nicht zu fest in fremdem Besitz gewühlt mit all unseren Spekulationen und Planungen? Haben wir nun somit eins auf die Finger bekommen, dies vielleicht sogar verdient? Die EDU möchte auch Antworten auf das Ausmass der Kleinfliegerei am Flughafen Dübendorf. Wir sind jedoch überzeugt, dass dies mit einem Zusatzbericht nicht gewährleistet wird.

Noch ein Gedanke zur Zukunft des Flughafens Dübendorf. Wenn wir schon immer wieder von einem Innovationspark hören, wäre die direkte Anbindung eines allfälligen Innovationsparks an einen eigenen Flughafen doch das Ei des Kolumbus. Die EDU wird den Antrag von Gabriela Winkler nicht unterstützen und ist weiterhin für die Abschreibung des Postulates. Danke.

Ratspräsident Bernhard Egg: Nun haben alle Fraktionssprecherinnen und -sprecher das Wort gehabt. Das Wort geht an die übrigen Ratsmitglieder.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Gabriela Winkler fordert zur Vorlage 4926 einen Ergänzungsbericht, weil sich scheinbar eine völlig neue und nicht voraussehbare Situation ergeben haben soll. Dies erstaunt sehr, denn die SVP hat mit Anfragen an den Regierungsrat und auch in der Kommissionsarbeit immer darauf hingewiesen, dass die-

ser Entscheid so ausfallen könnte, wie der Bundesrat es jetzt beschlossen hat. Die SVP hat sogar in der Kommissionsarbeit darauf hingewiesen, dass es sinnvoll wäre, die Diskussion über die Vorlage 4926 und auch die Richtplan-Debatte über den Flugplatz Dübendorf zu sistieren, solange der Entscheid des Bundesrates noch ausstehe; dies aus dem Grund, dass der Entscheid des Bundesrates, auf die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht zu verzichten, für die SVP der wahrscheinlichste war. Um zu diesem Schluss zu kommen, musste man kein Hellseher sein. Wer an dem sehr gut besuchten und mit Top-Referenten versehenen Podium vom 25. August 2011 in Dübendorf dabei war, musste zwangsläufig zum Schluss kommen, dass der Bundesrat nie auf die aviatische Nutzung des Geländes verzichten wird. Das Podium mit Bundesrat Ueli Maurer, Korpskommandant Markus Gygax, Regierungsrat Markus Kägi, Stadtpräsident Lothar Ziörjen, Nationalrat Max Binder und anderen kompetenten Podiumsteilnehmern diskutierte die zukünftige Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf. Ich erwartete eine unverbindliche Stellungnahme von Bundesrat Ueli Maurer, doch zu meiner Überraschung redete er Klar-text. Er führte aus, dass der Weiterbetrieb des Flugplatzes als Werkflugplatz zusammen mit der Armee eine Option sei, welche weiterverfolgt würde. In diesem Zusammenhang ausserordentlich war, dass er nicht nur mit dem Argument der Landesverteidigung und der Sicherheit operierte, sondern auch die langfristigen Interessen und Strategien der schweizerischen Luftfahrt miteinbezog. Wenn der Regierungsrat nach diesen Ausführungen von Ueli Maurer im August 2011 und der anschliessenden Auftragserteilung an das UVEK und das VBS zur Ausarbeitung einer Studie über die Machbarkeit der militärisch-zivilen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf jetzt davon spricht, dass er vom Entscheid des Bundesrates völlig überrascht sei, wirft dies ein schlechtes Licht auf unsere Regierung. Entweder nahm sie völlig naiv an, dass sich der Bundesrat vom Vorpreschen des Regierungsrates mit der Forderung nach Verzicht auf die Aviatik auf diesem Gelände beeindrucken liesse, oder man war in unserer Exekutive der Meinung, den falschen eingeschlagenen Weg dadurch zu verteidigen, indem man mit dem Kopf durch die Wand gehen müsste. Das Gleiche gilt auch für die Zürcher Parteien und den Dübendorfer Stadtrat, welche diesen Kurs unterstützten. Mich und meine Partei hat dieser Entscheid des Bundesrates nicht überrascht, weil wir ihn so erwartet haben. Die SVP hat immer darauf hingewiesen, dass der

Bund Eigentümer des Areals sei. Und er bestimme, wie dieses genutzt wird. Es zeigt sich nun mit brutaler Härte, wie das schon mehrfach angesprochen wurde, dass das Fell des Bären erst verteilt werden kann, wenn der Bär erlegt ist.

Für die SVP hat der Bundesratsentscheid keine neuen Fakten aufgezeigt, welche vor diesem Entscheid nicht bekannt waren. Darum plädieren wir dafür, beim ursprünglichen Kommissionsentscheid zu bleiben und das dringliche Postulat 204/2011 abzuschreiben. Noch ein Wort zu Marcel Burlet: Wie kann man die in keiner Studie erhärtete Zahl von 80'000 Flugbewegungen für den rentablen Betrieb des Flugplatzes gebetsmühleartig wiederholen, wenn man weiss, dass diese Zahl nachweislich falsch ist?

Alex Gantner (FDP, Maur): Die Ereignisse der letzten Woche haben sich förmlich überschlagen. Der Bundesrat und das zuständige Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport annoncieren, dass in Dübendorf weiter geflogen werden solle. Vorerst solle an der fliegerischen Nutzung durch die Geschäftsfliegerei, die Leichtaviatik und die Werkfliegerei des bestehenden Flugplatz-Areals festgehalten werden. Ein privater Betreiber werde nun im Rahmen eines noch zu formulierenden Ausscheidungsverfahrens gesucht. Das wird sicher dauern, sehr lange dauern. Der Regierungsrat und die Standortgemeinden kritisieren gleichentags die Pläne des Bundes. Der Regierungsrat hat – das ist uns allen bekannt – in den vergangenen Jahren wiederholt klar zum Ausdruck gebracht, was man im Kanton Zürich künftig auf dem 230 Hektar grossen Flugplatzareal will, nämlich keinen Flugbetrieb mehr. Anstelle dessen soll das Flugplatz-Areal als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung freigehalten werden. So steht es auch als Antrag des Regierungsrates im Kapitel 4.7.2 der laufenden Richtplanrevision, die derzeit in der KPB (*Kommission für Planung und Bau*) und in der KEVU beraten werden. Tags darauf kontert der Bund die Vorwürfe der Zürcher Regierung und verweist auf seine aviatische Gesamtplanung. Bundesparlamentarier aus allen Reihen äussern sich zu den neuen Plänen aus Bern. Es passt ja zum VBS, denn, martialisch ausgedrückt, ist letzte Woche ja eine Bombe geplatzt – betreffend Dübendorf, aber nicht nur betreffend Dübendorf, sondern auch betreffend Zürich Kloten, betreffend die schweizerische Luftfahrt. Was bis anhin galt, ist

zur Makulatur geworden. Eine Führung aus Bern, in diesem Jahr regiert auch von einem Zürcher Oberländer, stellen wir uns anders vor. Das ist schlecht für die Sache. Das ist schlecht für den Prozess, der am Schluss der Mitwirkung und Zustimmung mannigfacher Stakeholders bedarf, unter anderem des Zürcher Kantonsrates und der hiesigen Bevölkerung, und das in einem Umfeld, in dem das Entwicklungspotenzial des Flughafens Kloten infrage gestellt ist. Lange schwelt bereits der Fluglärmstreit mit Deutschland. Die Zukunft eines akzeptierbaren Staatsvertrages mit Deutschland ist offener denn je. Jüngst wurde ein Expertenbericht zur aviatischen Sicherheit fertiggestellt. Fazit: Komplexitäten beim Flughafen Zürich müssen dringend reduziert werden. Da frage ich mich, wie es mit der Reduktion von Komplexitäten aussieht, wenn innerhalb von zehn Kilometern zwei Flugplätze in Betrieb sein sollen, weltweit wohl ein Unikat. Und abschliessend das hängige Sachplanverfahren, all dies sind Baustellen mit vielen Unsicherheiten. Das ist Nährboden für Blockaden und Stillstand. Denn in so einem Umfeld wird nichts oder nur äusserst zurückhaltend investiert. Somit werden weder in Zürich Kloten noch in Dübendorf im aviatischen und nichtaviatischen Bereich Mehrwerte geschaffen. Fast erreichen wir europäische Verhältnisse: Beschlüsse, Kritik, Dementi, kurzfristig einberufende Pressekonferenzen, neue Verhandlungsrunden und, was ganz wichtig ist, keine Investitionen, keine Innovationen, die Arbeitsplätze schaffen werden. Wir brauchen Ruhe, um die «Grand Vision» für Dübendorf zu erarbeiten und mit den richtigen Partnern unter Einhaltung des Budgets schrittweise und zielstrebig realisieren zu können. Die wahren Strategien kommen aber langsam auf den Tisch. Der Bund will sich alle aviatischen Optionen offenhalten. Der Flughafen Zürich ist einer Expansionsstrategie vor der eigenen Haustür, nicht etwa in Lissabon oder an anderen Orten weltweit, nicht mehr abgeneigt, trotz völlig anderslautender Stellungnahme, wie es im Bericht zum dringlichen Postulat nachzulesen ist. Die FDP setzt sich ein für Planungssicherheit, die FDP setzt sich ein für die Schaffung von Mehrwerten in Zürich Kloten... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Stefan Feldmann (SP, Uster): Wenn ich mir vor Augen halte, was seit vergangener Woche in verschiedenen Medienberichten zu lesen war und auch was ich heute hier von Befürworterinnen und Befürwortern einer weiteren aviatischen Nutzung des Flugplatzes gehört habe, so

habe ich den Eindruck, dass mit Begriffen wie Werkfliegerei oder Werkflugplatz doch sehr stark vernebelt und verwedelt wird, um was es wirklich geht. Es geht hier doch nicht darum, dass der Flugplatz Dübendorf als kleines, herziges Flugfeld erhalten bleibt, von dem aus ein paar Touristen mit ein paar alten knatternden Flugzeugen zu Alpenrundflügen starten. Es geht auch nicht darum, dass hier in Dübendorf, wie das Altregierungsrätin Rita Fuhrer in einem Interview gesagt hat, ab und zu ein Jet landet, der dann zum Ambulanzflugzeug umgebaut wird. Es geht hier ganz knallhart darum, den Flugplatz Dübendorf als Zentrum für Privat- und Businessfliegerei zu etablieren. Der Vizepräsident des Luftfahrt-Dachverbandes Aerosuisse hat im Anzeiger von Uster am Samstag klipp und klar gesagt, dass ihm ein Flugbetrieb mit etwa 25'000 Flugbewegungen im Jahr vorschwebt. Das wären rund 11'000 Flugbewegungen mehr als heute, wir hätten also fast eine Verdoppelung. Und wenn man daran denkt, dass damit der Flugplatz Dübendorf gemäss Experten nicht ohne rote Zahlen betrieben werden kann, und wenn wir weiter bedenken, dass die Sprecherin des Flughafens Zürich eine aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ausdrücklich begrüsst hat, weil mittelfristig für die Privatfliegerei in Kloten kein Platz mehr sei, dann scheint es mir offensichtlich, dass hier das Ziel verfolgt wird, die Privatfliegerei langsam und versteckt – offiziell auslagern geht ja nicht, weil dagegen der Regierungsrat sein Veto einlegen würde, wie er in der Postulatsantwort schreibt –, dass hier also das Ziel verfolgt wird, die Privatfliegerei langsam und versteckt nach Dübendorf auszulagern, was ohne Zweifel die Anzahl der Flugbewegungen weiter in die Höhe treiben würde. Darum geht es hier und es kann nicht sein, dass der Flugplatz Dübendorf auf diese Art als versteckte vierte Piste von Kloten etabliert und damit die Gesamtkapazität an Flugbewegungen vergrössert wird. Und wenn ich dann vom selben Aerosuisse-Vizepräsidenten auch noch lese, dass die An- und Abflüge möglichst über den Greifensee zu erfolgen haben, also dem wichtigsten Naherholungsgebiet unserer Region, einem Gebiet, das wir notabene am Boden mit einer Schutzverordnung schützen, das man dann aber offenbar problemlos aus der Luft belärmen darf, dann muss ich definitiv sagen: So geht es nicht. Wir wollen in Dübendorf keinen zweiten Zürcher Flughafen.

Wir haben es heute schon mehrmals gehört, der Entscheid des Bundesrates ist ein Affront gegen den Kanton Zürich. Er ist aber auch vor allem ein Affront gegen die Region Glatttal und gegen den Bezirk

Uster. Ich möchte hier einfach nochmals daran erinnern, dass bereits 2007 alle drei Standortgemeinden sich für ein Ende des Flugbetriebes in Dübendorf ausgesprochen haben, auch alle übrigen Gemeinden im Bezirk Uster haben sich gegen den Flugbetrieb ausgesprochen, genauso die Planungsregion Glatttal. Die Bevölkerung will diesen Flugplatz nicht mehr. Wir haben jahrelang den Fluglärm der Flugwaffe ertragen, zähneknirschend ertragen. Jetzt ist genug, wir sind nicht bereit, statt der in Aussicht gestellten Entlastung jetzt sogar noch mehr Fluglärm als bisher zu ertragen, von Privat- und Businessjets.

Der Volkswirtschaftsdirektor hat vergangene Woche klargemacht, dass er sich mit allen Mitteln gegen diesen Entscheid wehren wird, und ich hoffe, er wird das auch heute nochmals unterstreichen. Die Bevölkerung und die Gemeinden im Bezirk Uster vertrauen darauf, dass sich der Kanton mit Vehemenz gegen diesen inakzeptablen, gegen diesen dummen Entscheid zur Wehr setzt. Ich bin persönlich aber durchaus zuversichtlich, dass das letzte Wort in dieser Sache noch nicht gesprochen ist. Denn ich glaube, dass auch der Bund erkennen wird, dass sich ein Flugbetrieb in Dübendorf nicht gegen den Willen des Kantons, nicht gegen den Willen der Gemeinden und nicht gegen den Willen der Bevölkerung betreiben lassen wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag auf einen Zusatzbericht zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Tarnen und Täuschen, das sind zwei Begriffe aus dem militärischen Sprachgebrauch. Sie umfassen alle Massnahmen, welche dazu dienen, den Feind zu falschen Annahmen und Massnahmen zu verleiten. So steht es im Handbuch für den deutschen Soldaten. Der deutsche Autor verfasste ein Buch mit dem Titel «Tarnen, Tricksen und Täuschen – das erfolgreiche Projektmanagement». Es scheint so, als seien diese beiden Bücher in der Bibliothek des VBS nicht nur im Gestell versorgt, sondern auch eingehend studiert worden. Und grundsätzlich darf einer Armee ja auch kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie Methoden wie Täuschen und Tricksen einsetzt, um den Feind zu überlisten und zu ihren Zielen zu gelangen. Aber, wie es scheint, hat der Bund einen gröberen Defekt in seinem Freund-Feind-Erkennungssystem. Der Kanton Zürich ist nicht der Feind des Bundesrates. Der Kanton Zürich ist ein Teil der Schweiz. Der Kanton Zürich ist ein wichtiges Mitglied der Schweizerischen

Eidgenossenschaft und so geht man mit seinen Bundesgenossen nicht um.

Am 29. Juli 2011 haben Thomas Hardegger, Thomas Maier und ich das Postulat 204/2011 eingereicht. Wir wollten vom Regierungsrat wissen, welche Massnahmen er treffen will, damit der Flugplatz Dübendorf nach Abzug der Armee nicht als Flugplatz für Kleinflugzeuge genutzt würde. Anderthalb Jahre später führt der Regierungsrat aus, dass weder die Armee noch der Flughafen die Absicht hätten, den Armeeflugplatz Dübendorf in Zukunft für die private Kleinfliegerei zu nutzen. Die Besorgnis von uns drei Postulanten sei völlig unbegründet und es bestehe überhaupt kein Grund zu Bedenken. Und falls dann doch der undenkbbare Fall eintreten sollte, dass der Bund den Flughafen für Kleinflugzeuge nutzen wolle, sei der Kanton Zürich genügend darauf vorbereitet, um dem angemessen entgegenzutreten.

Inzwischen wissen wir, dass der Kanton Zürich vom Ernstfall überrascht worden ist. Tarnen, Täuschen und Tricksen, in dieser Angelegenheit wurden diese Methoden glänzend angewendet. Lange wollte sich der Bundesrat nicht festlegen und plötzlich stellt er den Kanton Zürich vor entschiedene Tatsachen. Der Regierungsrat war der Meinung, er hätte seine Haltung beim Bund deutlich genug eingebracht, sei genügend gehört und ernst genommen worden, und stellt jetzt fest, dass er getäuscht worden ist. Er wurde nicht auf dem linken Fuss erwischt, sondern er erhielt auch noch einen Tritt in den Hintern. Und während sich der Regierungsrat noch verwundert die Augen reibt, bekommt Bundesrat Ueli Maurer bereits von einer möglichen zukünftigen Betreiberin das Bewerbungsschreiben auf den Tisch gelegt. Das ging dann doch einen Tick zu schnell, als dass man hier nicht von einer grossen Inszenierung sprechen müsste.

Wir sind enttäuscht, dass der Bundesrat auf diese Art und Weise mit dem Kanton Zürich umspringt. Wir sind enttäuscht, dass der Zürcher Regierungsrat auf diese Art und Weise vorgeführt worden ist. Und wir sind enttäuscht, dass eine ehemalige Regierungsrätin auf diese Art und Weise bei diesem Täuschungsmanöver mitmacht. Nun geht es nicht mehr um eine theoretische, sondern um eine reale Möglichkeit, wie dieser Kleinfliegerei entgegengetreten werden muss. Wir unterstützen deshalb die Forderungen nach einem Ergänzungsbericht. Und wenn man in dieser Angelegenheit doch noch etwas Positives sehen will, dann wohl die Tatsache oder die Erkenntnis, dass wir vielleicht

mittlerweile doch schon über die beste Armee der Welt verfügen, wenigstens wenn es ums Tarnen, Tricksen und Täuschen geht.

Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf): Als Zürcher Kantonsrätin und Dübendorfer Gemeinderätin habe ich mich sehr über den weitsichtigen Entscheid des Bundesrates, den ich schon seit Langem erwartet habe, gefreut. Der Bundesrat will an der aviatischen Nutzung des Militärflugplatzes festhalten. Für mich ist es nicht nachvollziehbar, dass die Zürcher Regierung sowie der Stadtrat Dübendorf sich nun auf den Standpunkt stellen, man sei im Vorfeld nicht offiziell beigezogen und nicht informiert worden. Man sei in völliger Unkenntnis gewesen und völlig überraschend habe man von diesem Entscheid Kenntnis genommen. Sie wurden alle, also der Regierungsrat wie auch die entsprechenden Gremien, ins Verfahren, in die Vorbereitung miteinbezogen und vorgängig über den Entscheid des Bundesrates informiert. Es braucht auch keine aktualisierte Lagebeurteilung, daher ist der Antrag von Gabriela Winkler abzulehnen, für mich ist das reine Zwängelei.

Auch befremdet es mich, dass es hier Ratsmitglieder gibt, die sich auf Wahlempfehlungen des Forums Flugplatz Dübendorf zur Wahl empfehlen lassen – ich spreche von der Ausgabe 40 des Forums Flugplatz vom Februar 2010 – und sich schlussendlich im Rat gegen die Interessen des Flugplatzes Dübendorf stellen. Der Bund ist Eigentümer des Areals des Flugplatzes Dübendorf und nicht die Zürcher Regierung. Zudem trägt der Bundesrat die luftfahrtpolitische Verantwortung und muss daher strategische Entscheide treffen. Der Bund hat mit diesem zukunftsweisenden Entscheid Verantwortung und eine einzigartige Chance für zukünftige Generationen wahrgenommen und somit eine militärisch-zivilaviatische Nutzung des Militärflugplatzes langfristig möglich gemacht. Wir haben bereits langjährige Erfahrungen mit einem gemischtwirtschaftlichen Betrieb gesammelt. Denn seit vielen Jahren findet eine militärisch-zivilaviatische Kleinfliegerei bereits in Dübendorf statt, dies im Einklang mit der Bevölkerung. Die Piste in Dübendorf ist zudem Lärmschutz vor Überflügen aus Kloten. Fakt ist: Die Kleinfliegerei stört nicht.

Auch wird die Suche nach einem möglichen Betreiber sich einfacher gestalten beziehungsweise einfacher ausfallen, als unterstellt wird. Altregierungsrätin Rita Fuhrer hat sich als Stiftungspräsidentin der Stiftung Museum und historisches Material der Schweizer Luftwaffe

vor einigen Wochen um diese Position beworben. Die Stiftung ist zusammen mit der Schweizer Luftwaffe aufgrund ihrer lokalen Verwurzelung im Airforce-Center, der langjährigen engen Zusammenarbeit mit der Flugplatzleitung, insbesondere mit der Schweizer Luftwaffe, und ihrem Know-how die geeignetste, kompetenteste und erfahrenste Partnerin für den Betrieb dieses Flugplatzes. Doch, muss ich sagen, ist es eminent wichtig, dass die Führung des Flugplatzes unter militärischer Führung bleibt. Dübendorf geniesst in der Bevölkerung bereits heute als Kompetenzzentrum für militärisch-zivilaviatischen Flugverkehr hohe Akzeptanz. Auch ist mit dieser Lösung eine hohe Wertschöpfung an eine lärmtechnisch günstige Variante garantiert. Der Flugplatz Dübendorf muss erhalten bleiben, dies gilt auch für die Piste.

Ich bitte Sie freundlich, dieses Geschäft abzuschreiben und endlich zu akzeptieren, dass der Bundesrat jetzt einen Entscheid getroffen hat als Eigentümer dieses Landes. Und irgendwann muss man das auch akzeptieren und respektieren können zum Wohl unseres Landes. Dankeschön.

Ornella Ferro (Grüne, Uster): VBS-Chef Ueli Maurer weiss genau, dass eine rein militärische Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf nie wirtschaftlich sein kann. Deshalb will er eine gemischte Nutzung für zivile und militärische Aviatik und damit eine neue vierte Piste für Kloten, mit der Glatttalbahn als einem Airport-Shuttle. Die Auslagerung der Businessjets nach Dübendorf würde die Region Glatttal mit einem neuen Fluglärmteppich übersäen. Dauerlärm von morgens bis abends, die ganze Woche, ohne alle Ausnahme- und Zusatzflüge zu rechnen, das wäre die Folge. Von Lärmschutz kann keine Rede mehr sein und von der Luftverschmutzung sprechen wir schon gar nicht mehr; das in einer Region, deren Bewohnerzahlen nicht nur wachsen, sondern überproportional zunehmen. Gemäss Prognosen wird im Glatttal die Bevölkerung – und damit der Siedlungsdruck – in ähnlichem Stil wie in den vergangenen Jahren zunehmen. Es ist darum absehbar, dass das noch freie Flugplatzgelände in Zukunft vollständig von Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten umschlossen sein wird. Wenn die Flüge dann auch noch über den Greifensee geführt werden sollen, dem grossen Naherholungs- und Naturschutzgebiet des Glatttals, dann ist das ein Hohn. Eine Verlagerung der Businessflüge von Kloten nach Dübendorf hätte unweigerlich einen Antrag zur Erhö-

hung der Flugbewegungen zur Folge, mit der Begründung der Betreiber, dass ansonsten der Betrieb nicht rentabel geführt werden könnte. Doch die Machbarkeitsstudie des Bundes – Robert Brunner hat es schon erwähnt – zeigt klipp und klar, dass der Bund damit kein Geld verdient und der Betrieb einer zivilaviatisch-militärisch gemischten Nutzung defizitär sein wird. Irgendwer würde dann die Defizite bezahlen müssen. Wer das sein würde, ist nicht schwer zu erraten.

Die SVP-Exponenten Max Binder und Rita Fuhrer beherrschen nicht nur die Beschaffung von Subventionen für das Melken von Kühen, wie sie beweisen, sondern auch die Beschaffung von Subventionen in der Luxusklasse für heilige Kühe, die Luftfahrt. Bauer Max Binder wird dann die Subventionen sicher beschaffen. Aber das ist noch nicht alles an Subventionen. Wenn die Business Aviation generell in Dübendorf landen würde, müsste der Flugplatz eine Schengen-Aussengrenze werden wie der Flughafen Kloten. Wer würde die Ausrüstung bezahlen, damit der Flugplatz Dübendorf Schengen-konform wäre? Und welcher Sponsor würde die rund 3 Millionen Defizit jährlich ausgleichen? Bei vergleichbaren Flugplätzen sind das jeweils der Standortkanton und die Stadt. Wenn in Dübendorf jährlich 3 Millionen in den Sand gesetzt werden oder in die Piste oder in die Luft, bekommt der Kanton weniger Dividenden. Das wäre dann wieder eine Art Subvention, einfach eine versteckte. Was daran wirtschaftlich sein soll, muss man mir mal erklären.

Das unverbaute Flugplatzgelände birgt ein grosses Potenzial an Freiräumen für Mensch und Natur. Es ist eine einmalige Chance, eine solch grosse Fläche zu schützen. Die Grünen des Kantons Zürich werden sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dagegen wehren, dass der Militärflugplatz Dübendorf – mit Ausnahme der REGA-Basis – für eine zivilaviatische Nutzung verplant werden soll.

Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil): Meine Verfassungsbindung: Als Milizoffizier gehöre ich zum höheren militärischen Kader der Schweizer Luftwaffe. Und Sie dürfen jetzt lachen, das freut mich, ich sage Ihnen: Ich bin stolz darauf, dass ich diesem Verfassungsartikel nachlebe und nicht nur mit meinen sozialen Engagements, sondern seit 30 Jahren auch im Dienste der Armee meinen Beitrag leiste an unser Land, so wie es unsere Verfassung vorsieht. Traurig macht es mich ein bisschen, dass wir heute in der Politik schon so viele Player

haben, die von schweizerischen Werten nichts mehr halten und nicht mehr daran glauben. Aber jetzt zum Thema.

Ja, es ist ärgerlich, sehr ärgerlich, wie jetzt diese Kommunikation so viel Missverständnis produziert hat, und es ist inakzeptabel, dass keine Transparenz herrscht, was man überhaupt unter dieser Mischnutzung versteht. Darum braucht es diesen Zusatzbericht, den Gabriela Winkler hier verlangt. Ich verstehe ihn hauptsächlich als Rüge an den Zürcher Regierungsrat. Ich habe Kenntnis, dass Zürcher Regierungsratsmitglieder sehr wohl Gespräche in Bern hatten, und es war nie ein Geheimnis, dass die Option einer Mischnutzung sehr wahrscheinlich diese ist, die am meisten Gewicht erhalten wird. Und es war auch so, wie mein Vorredner Orlando Wyss einmal gesagt hat: Wenn Sie an Veranstaltungen gegangen sind, dann hat sie das nie erstaunt. Ich bedaure ein bisschen, dass die Zürcher Regierung über Wochen, Monate, Jahre im Wissen darum, dass Bern ein bisschen anders denkt und andere Schwerpunkte setzt, uns immer in ihren Antworten in eine Traumwelt versetzt hat, was alles Schönes auf diesem Flugplatz passieren könnte, und in ihren Antworten nicht mehr darauf verwiesen hat, was wirklich Tatsache sein könnte. Natürlich wusste sie auch nicht, wie Bern entscheiden wird.

Nun, es ist so, dass jetzt nicht die Mischnutzung, vor allem die private Aviatik im Vordergrund steht, sondern das VBS und vor allem die Luftwaffe haben in allen ihren Analysen festgestellt, dass wir für Notfallszenarien auf dieses Pistensystem in Dübendorf nicht verzichten können, für Notfallszenarien, ob im Konfliktfall oder eben auch im Friedensfall. Hätten wir nicht nur das WEF (*World Economic Forum*) oder hätten wir nicht nur im Welschland die eine oder andere Konferenz, die wir zu schützen haben – das habe ich auch schon gemacht als Kommandant, die Staatschefs in Montreux –, dann müssten wir, vor allem wenn wir in der Ostschweiz ebenfalls luftpolizeiliche Einsätze leisten müssten, auf Dübendorf ausweichen können, ansonsten wir irgendwo Notfalllandungen auf deutschem Boden oder auf österreichischem Boden vollziehen müssten. Das kann doch für einen souveränen Staat nicht sein. Gehen Sie Polizeistützpunkte schliessen in einem ganzen Landesteil – ich spreche von der Ostschweiz – und gefährden Sie hier die Sicherheit? Die Armee leistet für unser Land Sicherheit auch in Friedenszeiten. Ja, und das VBS hat nicht vor, dort Jets starten und landen zu lassen, von Helikoptern sprechen wir jetzt nicht, ich glaube, da sind wir uns alle einig. Aber es braucht dieses

Pistensystem. Und ja, das VBS kann es sich selber nicht leisten. Aber da sind hauptsächlich und vor allem Ihre Parteien und Fraktionen schuld daran, streichen Sie dem VBS in Bern oben doch ständig Geld. Ich erinnere Sie daran, dass das Schweizer Volk Ja gesagt hat zum Armeeleitbild. Und dieses Armeeleitbild bedeutet heute Militärausgaben von 5,4 Milliarden. Das ist übrigens eine der kleinsten Militärausgaben weltweit. Wir sind jetzt noch bei 4,2 Milliarden und zum Glück kommen das VBS und andere Behörden darauf, dass man, wenn das Geld nicht mehr reicht, eben andere Lösungen sucht, ohne seinen Auftrag, seinen verfassungsrechtlichen Auftrag fallen zu lassen. Und darum wundere ich mich auch ein bisschen über die Diskussion hier. Ich verstehe die Bevölkerung auch in Dübendorf selbstverständlich, ich verstehe die Bevölkerung um alle Flughäfen, aber letztendlich geht es auch um übergeordnete Landesinteressen, hinter denen wir auch zu stehen haben, weil das Schweizer Volk deutlich auch in einer letzten Abstimmung dazu Ja gesagt hat.

Und noch am Schluss: Ich bin fast überzeugt, es gibt sehr gute Lösungen für Dübendorf, die nicht mehr Lärm, nicht mehr Umweltbelastung bringen werden, die auch vor allem im einen Spickel – das hat die Luftwaffe deutlich zur Verfügung gestellt und ausgewiesen, wo man auch gewisse Ideen von Innovationsparks und anderen Sachen vollziehen könnte, aber jetzt fehlt uns leider die Transparenz. Ich bin überzeugt, wenn Sie dieses ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ratspräsident Bernhard Egg: Hans-Peter Portmann, auch mit Supplement ist die Redezeit nun abgelaufen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es scheint, dass die Kritik an Bund und Bundesrat der Dreh- und Angelpunkt der heutigen Diskussion ist. Für Sie war es ein unerwarteter Entscheid, für uns nicht. Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass ein Innovationspark vom gleichen Bund und Bundesrat beschlossen wird, den Sie jetzt hier kritisieren. Also sollten Sie sich ein bisschen mässigen. Es ist auch so, dass der Regierungsrat, der heutige Regierungsrat, nicht mehr über die zukünftige Nutzung von Dübendorf entscheiden wird, wenn 20 Jahre Fliegelei stattfinden.

Gehen wir doch schnell einmal zurück in der Geschichte. Die Entstehung des heutigen Flugplatzes Dübendorf geht auf das Jahr 1909 zu-

rück. Auf der Suche nach einem geeigneten Gelände für seine Demonstrationsflüge fand der französische Aviatiker Reynold Jaboulin eine ideale Fläche zwischen Wangen und Dübendorf. Mit Unterstützung der beiden Gemeindepräsidenten gelang es, dass aus dem ehemaligen Ried ein Flugplatz entstand. Stellen Sie sich vor, die Gemeindepräsidenten haben das unterstützt. Er war im Oktober 1910 Schauplatz der ersten Zürcher Flugwoche, wussten Sie das. Das ist Geschichte. Das grosse Fest mit vier Flugzeugen – unglaublich –, mit vier Flugzeugen lockte gegen 100'000 Besucher nach Dübendorf. Der tolle Erfolg dieser Flugschau konnte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass man allein mit Schauflügen – heute würde man sagen: mit Kleinfliegerei – keinen Flugplatz unterhalten kann. Zudem bestand eine harte Konkurrenz mit dem Flugfeld Dietikon-Spreitenbach. Heute würde man sagen: eine Konkurrenz mit dem Flughafen Kloten. Finanzielle Probleme und Unstimmigkeiten liessen das Flugplatz-Projekt mehrmals fast scheitern. Und stellen Sie sich vor, vonseiten des Ostschweizer Vereins für Luftschiffahrt, einer Sektion des Aeroclubs der Schweiz, wehte den Initianten eine steife Brise entgegen. Die Leute, die heute den Flugplatz Dübendorf erhalten wollen, haben sich also ursprünglich dagegen gestellt. Und der Bund, von dem man hofft, er mache Dübendorf zum Militärflugplatz, übte lange Zurückhaltung. Erst am 3. Dezember 1914 pachtete die Schweizerische Eidgenossenschaft das Areal von der Terraingenossenschaft Dübendorf für 11'000 Franken jährlich. Stellen Sie sich das vor, der Bund hat das Terrain zuerst gepachtet. Nur fünf Tage später landeten die ersten Militärflugzeuge, von Bern-Beundenfeld kommend – das gibt es auch nicht mehr, dieses Flugfeld –, in Dübendorf. Vier Jahre später kaufte der Bund das ganze Flugplatz-Areal für 380'000 Franken, stellen Sie sich das heute vor. Der Bund hat also ein Schnäppchen gemacht. Und wenn er es jetzt irgendwie weiterverkaufen oder nutzen will, muss man sehen: Dieser Kauf liegt dem zugrunde. Von 1919 bis 1948 war Dübendorf als Flughafen Zürich die Heimatbasis der Ad Astra und später der Swissair. Auch dort konnte man die Grenzkontrollen entsprechend «händeln», die Leute liefen noch über den Flugplatz, über das Flugfeld zu den Flugzeugen. Nach der Einweihung des Flughafens Zürich Kloten blieben nur die Militärflugzeuge zurück. 90 Jahre lang war Dübendorf ein bedeutender Stützpunkt der Luftwaffe, bis das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport 2004 im Zuge von Sparmassnahmen die Schliessung in Aussicht ge-

stellt hat. Es hat nicht gesagt, dass der Flugplatz geschlossen wird, sondern es hat es in Aussicht gestellt. Das war vielleicht ein Fehler. Diese Degradierung des Militärflugplatzes begann dann schon ein Jahr später, 2005, als mit dem Abzug der Fliegerstaffel 11 nach Meiringen der Jet-Betrieb in Dübendorf eingestellt wurde. Und zu diesem Zeitpunkt wurden die Diskussionen über Südanflüge aktuell. Zu diesem Zeitpunkt der Einstellung des Jet-Betriebs hat Deutschland gesagt «Jetzt ist der Luftraum im Süden frei» und nicht vorher. Jetzt sehen Sie, was Sie angerichtet haben. Sie haben sich gefreut, dass etwas weggeht, und Sie haben etwas anderes bekommen, vor allem in den frühen Morgen- und Abendstunden.

Nun, Wertschöpfung entsteht bei einer Mischnutzung durch die Werkfliegerei und den Umbau und die Wartungsarbeiten. Ich kann Ihnen das sagen, ich habe 20 Jahre im Flugbetrieb gearbeitet: Die Wertschöpfung entsteht durch die Umbau- und Wartungsarbeiten und nicht über die Anzahl Bewegungen. Also machen Sie sich keine Gedanken, wie das schlussendlich finanziert wird, wenn dort ein Werkflugplatz entsteht. Das andere ist: Ich habe mich schon ein bisschen gewundert über die Voten heute Morgen, vor allem von Jean-Philippe Pinto: Etwas Erfreuliches, die erfreulichen Resultate der sonntäglichen Abstimmungen. Sie haben geschlossen, dass die CVP am Status quo festhält. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Roland Munz (SP, Zürich): Der Kanton Zürich nimmt die aviatischen Interessen der Schweiz durchaus ernst. Mit dem grössten Schweizer Flughafen in dichtest besiedeltem Gebiet tragen wir unseren Teil bei zu den aviatischen Bedürfnissen der Schweiz. Wir sind auch bereit – und das tun wir ja schon längst –, die Helikopternutzung des Flugplatzes Dübendorf zu akzeptieren, und selbst in Ausnahmefällen, in Notfällen gibt es dort Flugbewegungen. Aber es gibt Menschen, mittelfristig bis eine Viertelmillion Menschen, die in dicht besiedeltem Gebiet zwischen den Flugplätzen Zürich Kloten und Dübendorf leben und zu Hause sind und weiter leben wollen, ich gehöre auch dazu. Der Flugplatz Zürich ist mehrheitlich in öffentlichem Eigentum. Hier stellt sich mir nun die Frage: Wie kann es passieren, dass die Flughafen Zürich AG in ihrer Stellungnahme der Zürcher Regierung und dem Volk so krass in den Rücken fällt? Uns stellt sich eine weitere Frage, nämlich jene an den Regierungsrat, ob er bereit ist, die nötigen, auch personellen Konsequenzen im Verwaltungsrat und an der GV

(*Generalversammlung*) der Flughafen Zürich AG zu ziehen, um eine Flughafen-Leitung zu installieren, welche nicht den strategischen Zielen ihrer Eigentümerschaft in den Rücken zu fallen pfllegt.

Zum Weiteren stellt sich noch eine andere Frage, nämlich die Frage der Blockierung der raumplanerischen Entwicklung in Dübendorf. Der Bund hat nämlich nun wegen des absehbaren vierjährigen Seilziehens für eine Blockade gesorgt und diese Blockade kann gar niemandem dienen. Trotzdem oder gerade deshalb erwarte ich nun von der Zürcher Regierung, dass sie zusammen mit den betroffenen Gemeinden mögliche Neunutzungen des Areals oder Teile davon zum Beispiel für einen Innovationspark, den übrigens das Bundesparlament will, vorantreibt. Heute wissen wir dank der Stellungnahme des Bundes vom letzten Donnerstag, dass der Bund 2014 den Flughafen Dübendorf an eine private Trägerschaft abgeben will, also kein eigenes eidgenössisches Interesse mehr am Betrieb dieses Flugplatzes hat. Dann kommt das kantonale öffentliche Interesse an beispielsweise einem Innovationspark zum Tragen. Deshalb erwarten wir, dass, wenn nötig, auch ein Enteignungsverfahren gegen das VBS eingeleitet oder in Erwägung gezogen wird, um einer im kantonalen Interesse liegenden Nutzung den Vortritt vor einer 2014 nicht mehr bestehenden eidgenössischen Interessenlage zu lassen und zum Durchbruch zu verhelfen. Für Notfälle – und hier noch eine Ergänzung zu Kollege Hans-Peter Portmann –, für Notfälle, in Krisen, im Kriegsfall steht bereits heute der Flugplatz Zürich zur Verfügung. Und der ist im Übrigen auch sehr viel besser gesichert, was ja gerade in Krisenzeiten relevant ist, als jedes privat betriebene Flugfeld es jemals wird sein können. Also für Notfälle kann der Flugplatz Dübendorf ganz gut aufgegeben werden.

Ich appelliere nun noch an alle Parteien, die sich hier heute so vehement für die Aufgabe der zivilaviatischen Nutzung in Dübendorf eingesetzt haben: Ich hoffe, Sie tun das auch bei Ihren Vertreterinnen und Vertretern in den nationalen Räten, sodass dort spätestens die Notbremse gezogen wird. Denn zusammen haben wir dort auch eine Mehrheit. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Bernhard Egg: Ja, die Debatte zieht sich. Wir sind aber wild entschlossen, sie vor der Pause abzuschliessen. Ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen.

Max Homberger (Grüne, Wetzikon): Ein Wesensmerkmal eines «Vestlostädter-Themas» ist die grosse Anzahl von Votanten. Das VBS hat offensichtlich auf Dübendorf verzichtet für seine geschrumpfte Luftwaffe. Diese geschrumpfte Luftwaffe ist eh ein Auslaufmodell und hat in nächster Zeit überhaupt keinen Bedarf an Pisten mehr. Der Bund ist mit 200 Hektaren ein grosser Eigentümer im Raume Dübendorf. Aber das Gros dieser 200 Hektaren liegt ja in der Landwirtschaftszone, wie wir alle wissen. Und was in der Landwirtschaftszone gebaut und genutzt und getan wird, ist kantonrechtlich und kommunalrechtlich geregelt. Das bestimmen wir, Hektik ist in dieser Sache keine geboten.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf) spricht zum zweiten Mal: Zum Votum von Stefan Feldmann möchte ich hier darauf hinweisen: Er hat behauptet, dass der Bundesrat der Bevölkerung in den Rücken gefallen sei. Ich möchte darauf hinweisen, dass es sehr viele Leute im Bezirk Uster und in der Stadt Dübendorf gibt, die hinter dem Flugplatz Dübendorf stehen. Ich behaupte sogar: Die Mehrheit der Dübendorfer steht hinter unserem Flugplatz. Ich bin ja auch noch Gemeinderat von Dübendorf. Der Stadtpräsident Lothar Ziörjen konnte nur noch mit einem Winkelzug ein Postulat verhindern, indem er den Postulanten darauf hinwies, er solle das zurückziehen, weil sich genau in dieser Frage eine Mehrheit im Gemeinderat von Dübendorf für die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ergeben hätte.

Dann noch den Hinweis zur Lärmbelastung dieser Region. Ich glaube, diejenigen, welche mit mehr Lärm argumentieren, träumen. Denn legen Sie ein Lineal auf die Piste in Kloten und Sie sehen: Wenn der Flugplatz Dübendorf, wenn die Piste auf diesem Gelände wegfällt, dann werden die Südstarts geradeaus kommen und dann haben Sie ein Mehrfaches an Lärmbelastung, und zwar von morgens früh bis abends spät in dieser Region, auch über dem Greifensee. Und das ist sicher nicht im Interesse der Bevölkerung und das weiss auch die Bevölkerung ganz genau.

Das Argument mit den Flugbewegungen – mein Kollege hat es angesprochen – verfängt überhaupt nicht. Man generiert keinen Gewinn mit Flugbewegungen. Darum ist auch diese Zahl mit 80'000 nachweislich falsch. Wir haben jetzt schon auf dem Flugplatz Dübendorf eine Firma, die pro Flugbewegung 3000 Arbeitsstunden macht. Dort ist die Wertschöpfung und solche Firmen brauchen wir auf diesem

Areal. Wir brauchen ein Luftfahrt-Kompetenzzentrum, also man kann sagen, einen Innovationspark für Luftfahrttechnologie auf diesem Gelände und die Voraussetzungen sind gut.

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass das Geld nicht reichen würde. Machen Sie sich keine Sorgen. Es gibt Firmen, die dastehen, die investieren. An dieser Veranstaltung im August 2011 hat der angesprochene Vizepräsident der Aerosuisse – das ist der Dachverband der Schweizerischen Luftfahrt –, Dieter Neupert, klar gesagt, er habe Investoren, welche auf dem Gelände, wenn der Startschuss fällt, 60 Millionen Franken investieren. Der Betrieb für diesen Flugplatz kostet je nach Schätzung zwischen 8 und 12 Millionen Franken. Dieses Geld ist vorhanden, die Leute investieren das Geld. Und der VBS – das ist vielleicht das Unglückliche am Entscheid vom Bundesrat, dass er die zivile Nutzung so in den Vordergrund gestellt hat –, das VBS wird auf Flächenflugzeuge nicht verzichten und wird die militärisch-zivile Mischnutzung auch brauchen. Nur propagiert er dies im Moment natürlich nicht, weil er will, dass die zivilen Betreiber den Hauptthrust der finanziellen Belastung auf sich nehmen.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dieses Postulat abzuschreiben.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Ja, lieber Orlando Wyss, selbstverständlich machen wir uns Sorgen, wer dann an die Honigtöpfe der Steuerzahler will, wie das aus der Machbarkeitsstudie herauskommt. Vielleicht übernimmt dann Dübendorf das Defizit, so wie das Sion im Wallis übernimmt. Aber wir machen uns schon Sorgen, wer da an die Honigtöpfe will.

Aber ich habe mich eigentlich wegen etwas anderem gemeldet, dem Votum von Hans-Peter Portmann. Also wir stimmen ja jetzt dann ab über den Ergänzungsbericht. Hans-Peter Portmann sieht das als Rüge. Ich habe mich rasch bei den Fraktionssprechern erkundigt. Wir sehen das alle nicht als Rüge, sondern wir sehen das als Auftrag, dieses Thema aufgrund einer veränderten Ausgangslage zu vertiefen, auch im Rahmen der Richtplan-Diskussion. Insofern betrachten Sie das als Steilpass, Sie sind flink genug, um ihn aufzunehmen. Danke.

Marcel Burllet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: In Ergänzung zu Robert Brunner ein Wort noch an Orlando Wyss, er hat mich angesprochen wegen der magischen Zahl und zur SVP überhaupt als

Flughafen-Nostalgiker. Ich habe es gemerkt, Sie «schmöcken» gerne Kerosin. Die Studie haben ja das UVEK und das VBS in Auftrag gegeben. Gemäss dieser Studie kann man wirklich erst mit ganz vielen Bewegungen, gegen 80'000, diesen Flughafen gewinnbringend – Sie wissen, was gewinnbringend heisst, das sind nicht 2 oder 3 Prozent –, richtig gewinnbringend einen rentablen Betrieb ausführen. Und bei 30'000, was heute erlaubt wäre, gibt es ein Defizit. Und ab 40'000 wäre das Budget einigermaßen ausgeglichen. So habe ich es in der Studie gelesen. Überhaupt, diese vielen Flugbewegungen zusätzlich kann man ja dann auf Dübendorf auslagern, das heisst in Zürich Kloten hat man mehr Platz. Den kann man auffüllen mit grösseren Flugzeugen. Wir sagen «Nein danke!» zu dieser zweiten Lärmfront.

Ich frage mich wirklich, wenn ich jetzt die ganze Diskussion gehört habe, ob das eine Inszenierung aus den Kreisen der SVP und befreundeten Mitgliedern ist. Denn wenn wir jetzt hören, was Markus Schaaf von der EVP explizit ausgedeutet hat und auch andere Sprecher, dann habe ich ja diese drei Fragen an den Volkswirtschaftsdirektor gestellt, dass wir wirklich die ganze Sache hinterfragen müssen: auch die Flughafenvertretung, auch die Rolle einer Altregierungsrätin, das habe ich auch aus der Zeitung vernommen. Was wird da im Hintergrund alles gemischt? Und im Kanton Zürich sind die Flügel der Flughafenvertreterinnen und -vertreter und -verantwortlichen sehr, sehr gross – es ist immer noch viel Geld zu machen –, wir haben Mühe, diese zu stützen.

Dann will ich einfach Hans-Peter Portmann sagen, er solle nicht so viel die Uniform anziehen. Es gibt noch eine andere Welt als das Militär. Wir leben ja nicht mehr im kalten Krieg, der Verfassungsauftrag ist eigentlich überholt. Ich selber habe gegen 400 Dienstage absolviert, ich kenne also die Armee in- und auswendig. Ich habe sie aber schon zweimal mit dem Stimmzettel abgeschafft und hoffe, ich erlebe noch das dritte Mal, wenn das Schweizer Volk die Armee abschafft. Denn von den Armeenostalgikern gibt es immer weniger.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Diese Voten von Robert Brunner und Marcel Burlet schreien natürlich nach einer Replik. Denn bei Ihnen ist der Wunsch Vater des Gedankens. Was erwarten Sie denn von einem Ergänzungsbericht? Der Eigner des Areals hat gesagt, er möchte noch 20 Jahre lang fliegen und er wird das können. Das darf das VBS. Es ist nicht so, dass der Kanton Zürich

das verhindern könnte. Natürlich habe ich interessiert gelauscht, wie die Grünen jetzt den Gedanken der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des Betriebs in den Vordergrund stellen. Es ist natürlich interessant, dass Sie bei Ihren Anliegen nie nach der Finanzierung der grünen Anliegen fragen, sondern da ist es immer notwendig, ohne dass man auf die Finanzen schaut. Aber ich habe auch gehört, wie Ornella Ferro ganz klar gesagt hat, weniger Dividende sei versteckte Subvention. Das heisst, wenn Sie diesen Massstab beim Flughafen Zürich anlegen, wollen Sie dort eine Maximierung. Denn dort wären ja weniger Dividenden auch versteckte Subventionen in den Flugbetrieb. Das ist die gleiche Elle, wenn Sie das anlegen.

Zu Marcel Burlet: Ich möchte über seine militärischen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht sprechen. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass ganz klar die SVP den Antrag stellt, diesen Flugplatz wieder in den Richtplan einzutragen. Denn im geltenden Richtplan 2007 ist er eingetragen, ganz klar, und der Regierungsrat hat ihn in einer unglaublichen Provokation in seinem Entwurf für einen neuen Richtplan gestrichen. Diese Streichung werden wir nicht hinnehmen. Wir werden, wie der Erläuterungsbericht aufzeigt, diesen Antrag einbringen und darauf hinweisen, dass der Regierungsrat mehrfach in seinen Erläuterungen gesagt hat, dass die Festlegungen erst bei einer weiteren Konkretisierung der Nachnutzung des Flugplatz-Areals getroffen wird. Darum habe ich gesagt, es wird nicht mehr dieser Regierungsrat sein, der über die Nachnutzung eines Flugplatzes Dübendorf entscheidet.

Also, was erwarten Sie von einem Ergänzungsbericht? Dass wir die ganze gleiche Diskussion nochmals führen? Ich kann dann noch ein bisschen mehr über die Geschichte des Flugplatzes Dübendorf ausholen. Oder erwarten Sie wirklich etwas Konkretes, Anderes, als dass man sagt: Der Bund hat zu entscheiden und der Bund wird entscheiden. Ich glaube, der Ergänzungsbericht ist nicht nötig. Schreiben wir das unsägliche Postulat ab und wenden wir uns neuen Traktanden zu.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich habe ich ja letzten Donnerstag ausgiebig Stellung genommen in den Medien und müsste eigentlich gar nicht mehr viel sagen, die Haltung der Regierung ist bekannt. Aber ich denke, Sie erwarten ja einige Aussagen von mir, darum versuche ich es, angesichts der Zeit aber nicht zu lange.

Die Medienmitteilung des Bundes heisst: «Der Bund prüft bis 2014, den Flughafen Dübendorf zivilaviatisch zu nutzen.» Er prüft es also. An alle, die glauben, es sei ein Welt verändernder Entscheid gefallen: Er prüft es. Die Regierung, die Volkswirtschaftsdirektion, konnte im Oktober Stellung nehmen zum Bericht des Bundes über die gemischtwirtschaftliche Nutzung. Wir haben klar Stellung genommen in dieser Haltung, die wir schon oft gehabt haben, nämlich dass wir der Meinung sind, es gibt in Dübendorf keine zivilaviatische Nutzung, die sinnvoll ist. Wir haben immer gesagt: Wenn die Armee diesen Flughafen nicht mehr braucht. Wir haben auch immer gesagt: Eine Armee-Helibasis ist sinnvoll und kann jederzeit in Dübendorf gemacht werden. Die REGA-Basis ist sinnvoll, eine Kapo-Basis (*Kantonspolizei*) im Helibereich ist sinnvoll, dahinter steht die Regierung voll und ganz.

Der zweite Punkt, zu dem wir Stellung nehmen konnten und zu dem auch die Flughafen Zürich AG Stellung nehmen konnte, das sage ich hier deutsch und deutlich: Die Flughafen Zürich AG hat Stellung genommen, dass sie nicht Betreiberin des Flughafens Dübendorf sein will. Der Bund hat in seiner Bundesratsentscheid von diesen beiden Kundgebungen Kenntnis gehabt. Die scheinen auch auf im Bundesratsentscheid.

Für alle, die sagen, man solle das Fell nicht verteilen, bevor man es hat, muss ich einfach sagen: Wenn der Bär sich schüttelt, «dann müemer au nöd grad dä Chopf iizie und furträne» (*dann müssen wir auch nicht gleich den Kopf einziehen und fortrennen*). Zur Planung, die ja jetzt manchmal angeführt wurde, dass der Kanton Zürich respektive die Regierung Planungen macht über Sachen, die sie gar nicht darf, muss ich Ihnen nur sagen: Sie alle wissen, Planungen sind langfristig. Wir reden hier von zehn bis zwanzig Jahren. Es wurden von vielen Leuten auch ihre Armeekenntnisse gelobt. In der Unteroffiziersschule lernte ich in der zweiten Woche den vorbehaltenen Entscheid, dass man sich im Kopf zu etwas Gedanken macht, wenn es anders rauskommt als es kommt. Bis jetzt hatten wir die Signale, dass es so rauskommt, wie es die Mehrheit dieses Parlaments wünscht. Deshalb haben wir diese Planungsarbeiten eingeleitet. Ich möchte Ihnen noch sagen, wie viel diese gekostet haben und wer beteiligt ist und wie der Kostenschlüssel aussieht. Die Kosten für die Planung am Flughafen Dübendorf betragen 400'000 Franken. 35 Prozent zahlt der Kanton Zürich, 35 Prozent zahlt der Bund und 30 Prozent zahlen die Gemein-

den rund um den Flughafen. Da kann man doch nicht sagen, wir planen über etwas, das uns nicht gehört, wenn derjenige, dem es gehört, einen Drittel an die Kosten zahlt.

Der Bund – das wurde uns auch immer gesagt – ist sich bewusst, dass eine Nutzungsänderung von Militäraviatik zur Zivilaviatik ohne Standortkanton und Standortgemeinden gar nicht geht aus planerischen Gründen. Ich meine, Sie können nicht einfach eine Firma in eine Armeeliegenschaft stellen und dann glauben, das sei jetzt okay, wenn für jedes Dachfenster in diesem Kanton eine kantonale Baubewilligung erteilt werden muss. Sie wissen das, das Schweizer Volk hat gestern gesagt: «Wir wollen klar Ordnung in der Raumplanung.» Ich glaube, gerade eine Flughafeninfrastruktur sollte auch nach diesen Grundsätzen ausgerichtet sein.

Zum Vorwurf von Hans-Peter Portmann, dass der Regierungsrat blauäugig ist, möchte ich einfach sagen: Dem ist nicht so. Der Bundesrat hat eine Option im Bundesratsbeschluss für eine Heli-Basis. Ich kann das nicht beurteilen, das haben wir immer gesagt, das muss das VBS machen. Es hat es jetzt gemacht und den Rest möchte man zivilaviatisch nutzen, das steht im Bundesratsentscheid, den habe ich vor Augen gehabt und darauf verlasse ich mich.

Über den Zusatzbericht muss ich eigentlich nicht mehr viele Worte verlieren, Sie werden ihn eh beschliessen. Ich denke, es wird nicht viel bringen. Wir haben eine klare Haltung dargelegt. Wir werden diese Haltung beim Bundesrat nochmals bekräftigen. Und in der Medienmitteilung des Bundesrates zu dieser Ausschreibung, die das UVEK machen wird, steht auch ausdrücklich als letzter Satz: Der Kanton Zürich ist in diese Ausschreibung und in diese Ausschreibungsunterlagen einzubeziehen. Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat dies machen wird.

Und als letzter Punkt meines Erachtens: Ich und der Zürcher Regierungsrat wollen in diesem Kanton eine intakte Infrastruktur für die Zivilluftfahrt, dafür setze ich mich ein und dafür müssen wir uns einsetzen, weil diese Infrastruktur wichtig ist für den Kanton Zürich und für die Schweiz. Aber wir sind der Meinung, es erträgt nicht zwei zivilaviatische Strukturen im dicht besiedelten Glatttal. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat stimmt dem Antrag von Gabriela Winkler auf Erstellung eines Ergänzungsberichts bis Ende 2013 mit 111 : 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Ratspräsident Bernhard Egg: Damit ist das Postulat 204/2011 nicht abgeschrieben.

Das Geschäft ist für erledigt.

Fraktionserklärung der SVP zu den Ausschreitungen in Zürich

Jürg Trachsel (SVP, Richterswil): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP: «Links-grünes Chaotenum wütet in links-grüner Stadt.»

Die SVP ist schockiert über das Ausmass des von linksautonomen Chaoten veranstalteten Saubannerzuges in der Stadt Zürich. Die Laissez-faire-Politik des links-grün dominierten Stadtrates ist einmal mehr kläglich gescheitert und, wenn ich die Kommunikés höre, Besserung ist leider nicht in Sicht. Geplünderte Läden, Diebstähle, eingeschlagene Scheiben, verspraye Wände, die Handschrift der trotz geltendem Vermummungsverbot stets vermummten Chaoten lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Wer seitens Veranstalter und Politik der Stadt Zürich eine starke Gegenreaktion auf diesen Saubannerzug erwartet, sieht sich leider getäuscht. Die Veranstalter schieben, wie seit Jahren, der Polizei die Schuld in die Schuhe, denn selbstverständlich war auch diese selbstredend unbewilligte Demo in den Augen der Veranstalter bis zum Eingreifen der Polizei friedlich. Und selbstverständlich will auch der grüne Polizeivorstand Daniel Leupi an seiner Praxis der unbürokratischen Bewilligung festhalten, eine doch sehr zynische Bemerkung seitens des verantwortlichen Politikers angesichts des via blinde Zerstörung angerichteten Schadens.

Die SVP verurteilt den unbewilligten Saubannerzug als Folge der links-grünen Kuschelpolitik aufs Schärfste und fordert nun endlich Massnahmen, die greifen, und eine Abkehr vom träumerischen Gutmenschentum. So ist das Vermummungsverbot nun endlich rigoros durchzusetzen, illegale Demonstrationen sind sofort aufzulösen und

gegen Chaoten ist mit aller Härte vorzugehen. Wenn man in Zürich so viele Parkbussen stecken kann, sollte man in dieser Stadt doch auch randalierende Chaoten verhaften können. Der Schutz des Privateigentums darf in der Stadt Zürich nicht zum Papiertiger verkommen. Sollte die Stadtregierung dies nicht allein schaffen, hat der Kanton Hilfestellung zu leisten. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Fraktionserklärung der Grünen zu den Ausschreitungen in Zürich

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich verstehe ja, dass die SVP sich heute ein bisschen vernehmen lassen muss. Sie ist enttäuscht, weil ihr am gestrigen Abstimmungssonntag aufgezeigt wurde, dass sie auf der ganzen Linie am Volk vorbei politisiert (*Unruhe im Saal*), da kommt so eine Demo gerade im richtigen Moment.

Auch wir verurteilen die Gewalt und die Auswüchse der samstäglichen Demonstration. An diesem Abend – das ist so – ist die Polizei an ihre Grenzen gestossen. Sie hat das Bestmögliche aus dieser Situation gemacht und eine weitere Ausweitung der Gewalt verhindert. Aber man kann eben nicht um Mitternacht nochmals 1000 Polizisten aus dem Bett holen und zu einem Einsatz bringen. An dieser Demonstration ist ausserdem ein neues Verhalten aufgetaucht, eines, das bisher an politischen Demonstrationen nicht bekannt war: Es wurden Geschäfte geplündert. Das ist neu und deutet darauf hin, dass Leute die Situation ausnützen, die eben keine politische Botschaft haben, sondern nur einfach Radau machen und in diesem Fall jetzt eben auch noch plündern wollen. Nächstes Mal wird die Polizei reagieren (*Heiterkeit*). Der zuständige grüne Stadtrat hat sich äusserst klar vernehmen lassen: Die Stadt wird dieses Verhalten auch in Zukunft nicht tolerieren.

Was mich persönlich ärgert, ist aber Ihre ewige Scheinheiligkeit, die Sie hier an den Tag legen, handelt es sich doch bei den Jugendlichen zu einem sehr grossen Teil auch um die Jugendlichen aus Ihrer Gemeinde, die alle am Wochenende in die Stadt fahren und sich hier im Koma-Saufen üben und eben Radau machen. Sie kommen in die Stadt, weil es ihnen in ihren idyllischen Dörfern schlichtweg zu langweilig ist und weil sich niemand – niemand – um sie kümmert. Die Stadt löst hier die Probleme einer grossen Region, da sind Sie auch betroffen, Probleme, die in Ihren Gemeinden nicht bekannt sind und

die Sie nur aus dem Fernsehen am Samstagabend kennen und vom Hörensagen. Und darum ist Ihre Intervention sehr, sehr heuchlerisch.

5. Tram nach Zürich-Affoltern zum Katzenssee und nach Regensdorf

Postulat von Silvia Seiz (SP, Zürich) und Marcel Burlet (SP, Regensdorf) vom 6. Juli 2001

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

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten, den kantonalen Verkehrsrichtplan dahingehend zu ändern, dass der Grosse (Untere) Katzenssee schnellstmöglich mit einer Tramlinie zwischen Zürich und Regensdorf über die Wehntalerstrasse erschlossen werden kann.

Begründung:

Im kantonalen Verkehrsrichtplan (Kapitel 4.3.2) ist als «Objekt 3» die Prüfung von Machbarkeit und Linienführung einer Trammerschliessung ETH Höggerberg «mittel- bis langfristig» eingetragen. Es wäre prüfenswert, diese Trammerschliessung allenfalls um die Trammerschliessung des Katzenssees via Zürich-Affoltern zu ergänzen und dann in «kurzfristig» umzuteilen.

Der Grosse (Untere) Katzenssee ist in der Badesaison ein von der Bevölkerung sehr beliebtes und stark genutztes Erholungsgebiet. Im Winter, wenn die Eisfläche tragfähig ist, suchen ihn ebenfalls Tausende auf. Auch als Wander- und Naturerlebnisgebiet wird die nähere Umgebung die beiden Katzensseen das ganze Jahr über von vielen Menschen genutzt.

Das grosse und wichtige Naherholungsgebiet Katzenssee ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Im Sommer (Baden, Grillieren) und im Winter (Eislaufen) ist die nähere Umgebung des Katzenssees auf den Wiesen und im Wald mit Hunderten von Autos umstellt. Eine polizeiliche Ahndung dieses weitgehend verbotenen Parkierens ist aufgrund der schieren Masse praktisch unmöglich.

Um das Naturschutzgebiet Katzenssee zu entlasten und um den rechtsfreien Raum zu verhindern, muss eine verkehrstechnische Alternative geboten werden. Dazu eignet sich am besten der öffentliche Verkehr.

Den Naherholungssuchenden aus den Furttalgemeinden und der Stadt Zürich wäre mit einer Tramlinie Regensdorf–Katzensee–Zürich auf der Wehntalerstrasse bestens gedient.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Gemäss § 32 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1) setzt der Kantonsrat den kantonalen Richtplan fest. In der Praxis erfolgen die Richtplanfestsetzungen vielfach auf Antrag des Regierungsrates. Das Postulat wäre daher in dem Sinne auszulegen, dass der Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage zuhanden des Kantonsrates beauftragt würde.

Mit Beschluss vom 26. März 2007 stimmte der Kantonsrat der Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans zu (Vorlage 4222a). Bei den Zielsetzungen zum öffentlichen Verkehr wurde festgehalten, dass dieser sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen auszeichnet. Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität wurden alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz bezeichnet. Insgesamt sind 48 Infrastrukturvorhaben aufgelistet. Da die Mittel zur Umsetzung aber nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen, ist eine Priorisierung unumgänglich. Die Projekte wurden deshalb in die Realisierungshorizonte «kurzfristig», «mittelfristig» und «langfristig» eingeteilt. Die aus Nachfragesicht dringlichsten oder zur Sicherstellung des heutigen Betriebs notwendigen Ausbauvorhaben finden sich dementsprechend im Realisierungshorizont «kurzfristig».

Die einzelnen Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn) unterscheiden sich stark hinsichtlich ihres am besten geeigneten Einsatzgebietes. Die S-Bahn erschliesst als Grobverteiler die grossen Siedlungsgebiete und nachfragestarken Korridore und verbindet sie mit den Zentren. Ergänzend dazu bedienen Tram und Bus als Feinverteiler die Fläche. Das Tram verursacht gegenüber dem Bus höhere Kosten bei Bau und Unterhalt der Infrastruktur, stellt aber grössere Kapazitäten bereit. Deshalb wird das Tram wesensgerecht auf den nachfragestärkeren Korridoren bzw. in dichter besiedelten Gebieten eingesetzt.

Um die bestmögliche Weiterentwicklung des Tramnetzes sicherzustellen, erstellten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) 2006 die Studie «Das VBZ-Netz 2025». Im Rahmen der Studie wurde das heutige Liniennetz analysiert und die zukünftige Nachfrage prognostiziert. Sämtliche Planungsideen für künftige Tramlinien wurden aus Nachfragesicht auf ihre Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit überprüft. In das Netz 2025 wurden nur Infrastrukturausbauten aufgenommen, die aus Nachfragesicht notwendig sind. Alle anderen Projekte wurden in der Studie auf einen Zeitpunkt nach 2025 verwiesen.

Mit Beschluss vom 23. Februar 2009 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat festgelegt, dass die Neustrukturierung und die Erweiterung des Tramliniennetzes der Stadt Zürich entsprechend den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 der VBZ voranzutreiben ist (Vorlage 4531a). Als erstes Element steht im Dezember 2011 die Einführung des Trams Zürich West an. Anschliessend soll als zweite Netzerweiterung die Tramlinie 8 ab Hardplatz über die Hardbrücke nach Werdhölzli verlängert werden. Dazu ist eine Neubaustrecke zwischen Hardplatz und Schiffbau über das SBB-Gleisfeld erforderlich.

Weitere Netzergänzungen betreffen ab 2020 eine Tramtangente über die Rosengartenstrasse, die eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten im Norden und Westen der Stadt herstellen soll. Dazu sind Neubaustrecken zwischen Hard- und Albisriederplatz, auf der Hardbrücke sowie zwischen Wipkingerplatz, Bucheggplatz und Milchbuck erforderlich. Im Weiteren soll eine Tramtangente im Süden die direkte Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten im Süden und Westen der Stadt ermöglichen. Dazu sind Neubaustrecken zwischen Kalkbreite und Bahnhof Wiedikon sowie zwischen Schmiede Wiedikon und Laubegg erforderlich. Vorgesehen ist ebenfalls die Verlängerung der Forchbahn zum Hauptbahnhof, was einen Ausbau des Streckenabschnitts Central-Bahnhofbrücke–Bahnhofplatz/Bahnhofquai bedingt.

Im Rahmen der Studie «Das VBZ-Netz 2025» wurde auch die Einführung einer Tramlinie vom Bucheggplatz über die ETH Höggerberg nach Zürich Affoltern geprüft. Dieser Korridor weist aber gegenüber den anderen überprüften Korridoren eine deutlich tiefere Nachfrage und eine schlechtere Wirtschaftlichkeit aus. Dieses Netzelement wurde in der Studie deshalb auf einen Realisierungszeitpunkt nach 2025

verwiesen. Der bestehende Eintrag im kantonalen Richtplan für eine Tramverbindung vom Bucheggplatz über die ETH Hönggerberg via Glaubtenstrasse nach Oerlikon (Pt. 4.3.2, Nr. 3) als «mittel- bis langfristig» ist daher angemessen. Eine Umteilung in die Kategorie «kurzfristig» mit einer Verlängerung nach Zürich Affoltern und Katzenssee ist angesichts der vordringlich zu verwirklichenden und teilweise bereits begonnenen Projekte nicht sinnvoll.

Hinzu kommt, dass das Erholungsgebiet beim Unteren Katzenssee nur während einiger Wochen pro Jahr ein grösseres Verkehrsaufkommen aufweist, was den Bau einer Tramlinie aufgrund der hohen Kosten in den Bau und Unterhalt der Infrastruktur und der tiefen Wirtschaftlichkeit wegen der geringen und stark schwankenden Nachfrage nicht rechtfertigen würde. Die Erschliessung der Katzensseen durch eine Tramlinie ist – isoliert betrachtet – nicht wesensgerecht. Eine Erschliessung der Katzensseen könnte allenfalls im Rahmen einer künftigen Flughafen-West-Bahn erfolgen. Dieses Vorhaben wurde als zu prüfende Linienführung im kantonalen Richtplan festgelegt (Pt. 4.3.2, Nr. 29). Die Verwirklichung wäre in Form einer Stadtbahn oder als Bus vorgesehen. Es handelt sich aber lediglich um eine Trasseesicherung, weshalb der Zeithorizont zutreffend als «langfristig» bezeichnet wird.

Im Zusammenhang mit der Erschliessung der Katzensseen sind weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Katzensseen könnte einen unerwünschten zusätzlichen Nutzungsdruck in einem ökologisch sensiblen Gebiet auslösen. Zu beachten gilt ausserdem, dass der Bau eines Tramtrassees voraussichtlich eine Verbreiterung der Wehntalerstrasse im Bereich des Katzenssees bedingen würde. Der Strassenabschnitt verläuft zwischen zwei Flachmoorzonen von nationaler Bedeutung (Nr. 849 «Katzenssee» und Nr. 850 «Hänsiried») und durchquert eine national geschützte Landschaft (BLN-Objekt Nr. 1407 «Katzenssee»). Die Feuchtbiotop wurden im kantonalen Richtplan als Naturschutzgebiete festgelegt, das Gebiet um die Katzensseen ist zudem als Landschafts-Schutzgebiet (Pt. 3.6.2, Nr. 1) bezeichnet. Eine Verbreiterung der Wehntalerstrasse könnte daher nur in sorgfältiger Abstimmung mit dem Moorschutz erfolgen.

Eine Verlängerung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Tramlinie Bucheggplatz–Oerlikon nach Zürich Affoltern und Katzenssee sowie deren Umteilung von «mittel- bis langfristig» auf «kurzfristig»

ist angesichts der dringenden und teilweise bereits gestarteten anderen Tramprojekte nicht gerechtfertigt. Sie würde auch dem Zielkonzept 2025 für die Tramnetzentwicklung widersprechen. Die Erschliessung des Unteren Katzenses mit einer Tramlinie ist zudem aus Nachfragesicht nicht wesensgerecht und wegen der hohen Kosten mit einem auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichteten öffentlichen Verkehr nicht zu vereinbaren.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 232/2009 nicht zu überweisen.

Silvia Seiz (SP, Zürich): Die Affolterner Bevölkerung will ein Tram von Affoltern in die City, nicht über den Hönggerberg und nicht nach Oerlikon und nicht nach Schwamendingen. Die Bevölkerung will auch nicht mehr länger darauf warten. Wir sind es leid, jeden Tag im Bus, am Morgen wie am Abend, im Stau zu stehen. Der Platz für die neue Tramlinie nach Affoltern ist in der Zwischenzeit seit meiner Eingabe des Postulates gesichert und von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Stadt Zürich mit 71,1 Prozent am 17. Juni 2012 gutgeheissen worden. Die Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel ist in Zürich Affoltern dringend auszubauen, und zwar zukunftsgerichtet, über die Stadtgrenzen hinaus, wie die Metron-Tram-Perspektiven-Studie aufzeigt.

Eine Anbindung der Vorortsgemeinden an die Stadt ist richtig und wichtig. Ein Tram nach Zürich Affoltern ist dringend nötig und muss unbedingt vom Kanton und der Stadt Zürich prioritär behandelt und geplant werden. Auch der Stadtrat hat die Meinung wieder zugunsten des Trams geändert und es in seiner Planung wieder bevorzugt aufgenommen, mit der Priorität B, das heisst zwischen 2019 und 2022.

Aktuell leben im Kreis 11 rund 68'000 Personen. Bis 2015 wird mit einer Zunahme von 7000 Personen gerechnet. Das Quartier Affoltern ist mit über 25'000 Bewohnerinnen und Bewohnern eines der grössten Quartiere der Stadt Zürich. In den letzten Jahren ist es mit einer Zunahme der Bevölkerung von mehr als 6 Prozent enorm gewachsen und wird sich auch in Zukunft noch weiter entwickeln. Leider wurde die Infrastrukturplanung und -anpassung nicht nur beim ÖV sträflich vernachlässigt und verschlafen, zum grossen Ärger der Bevölkerung. Stehen in der S6 (*Der Ratspräsident unterbricht die Votantin.*)

Ratspräsident Bernhard Egg: Warten Sie schnell, Frau Seiz. Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Sitzung hat begonnen (*nach der Pause*). Ich bitte Sie nun wirklich, den Lärmpegel zu senken.

Silvia Seiz (SP, Zürich) setzt ihr Referat fort: Stehen in der S6 am Morgen zur Arbeit und am Abend nach Hause ist wie in einer Sardinenbüchse (*Heiterkeit über diesen Versprecher*). Der 32-er-Bus, der 62-er und der 61-er sind ebenfalls übermässig voll und stecken im Stau auf der Wehntalerstrasse. Da nützen der 5-Minuten-Takt und die Doppelgelenkbusse nichts, wenn sie dort stehen bleiben. Mit dem Ausbau des Gubristtunnels wird sich die Verkehrslage auf der Wehntalerstrasse noch verschärfen. Die Kapazität dieser Strasse ist aber bereits heute ausgeschöpft. Der Verkehrsfluss ist nicht mehr gewährleistet. Der zunehmende Pendlerverkehr muss dringend und zwingend mit dem ÖV bewältigt werden.

Auch der Ausbau der S6 auf den Viertelstundentakt wird nicht die notwendige Entlastung bringen, darum braucht es das Tram. Es braucht eine weitere und zukunftsorientierte Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel grenzübergreifend zum Furttal. Der Siedlungsdruck wird weiter zunehmen, die Gemeinden wachsen weiter – nicht nur entlang der S6. Da in der Stadt Zürich der Wohnungsmarkt ausgetrocknet ist, wird auf die umliegenden Gemeinden ausgewichen. Die Zahl der S6-Fahrgäste hat seit 1989 um 550 Prozent zugenommen. Das Katzensseegebiet, das Erholungsgebiet von Zürich Nord, wird auch von den Furttalgemeinden das ganze Jahr stark genutzt, in den Sommermonaten für die Grill- und Badesaison und für Ausflüge im Naturschutzgebiet. Die Autos werden überall wild in Wiesen und Äckern parkiert. Auch das gut besuchte Restaurant «Katzenssee» beklagt sich über die Ausflugsparkierer, die seine Kundenparkplätze benutzen. Hier braucht es dringend einen direkten ÖV-Anschluss, und zwar nicht nur im Winter, wenn der Katzenssee gefroren ist und für die paar Tage ein Busbetrieb organisiert wird.

Der Regierungsrat argumentiert, dass für ein Tram direkt zum Katzenssee kein Platz zu finden ist, da es sich dort um Flachmoorzonen von nationaler Bedeutung handelt. Für die Autos jedoch gibt es Platz und diese verursachen mehr Umweltbelastung als das Tram. Darum kann ich diese Argumentation nicht nachvollziehen. Affoltern als bald grösstem Stadtquartier fehlt auch ein direkter Tram- /Busanschluss an die City, welcher für ÖV-umsteigewillige Personen als Hindernis gilt,

um auf das Auto zu verzichten. Hier gilt es Verbesserungen anzubieten. Jedes Fahrzeug weniger auf der Strasse trägt dazu bei, dass der Verkehr flüssiger rollt.

In den drei Jahren seit der Einreichung des Postulates hat sich doch einiges zugunsten eines Trams nach Affoltern positiv entwickelt. Auch der Regierungsrat hat es in sein Agglomerationsprogramm «Teilstrategie Verkehr» aufgenommen. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Nun müssen aber auch noch zukunftsgerichtete Taten folgen. So wird, hoffe ich, mit mehr als 100 Jahren Verspätung der Beschluss vom 23. Dezember 1910, also vor mehr als 102 Jahren, der Beschluss der Bundesversammlung in Bern, dass die elektrische Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach ein Tram nach Affoltern bauen darf, doch noch umgesetzt. Ich bitte Sie darum, das Postulat zu unterstützen.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Der Katzenssee gehört zum Naherholungsgebiet von Oerlikon, wo ich seit meiner Kindheit wohne. In den Fünfziger- und Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts war der Nutzungsdruck auf den Katzenssee relativ gering. Der Badeplatz war eine einfache Wiese, Infrastruktur wie Kiosk, WC, Umkleidekabinen oder Parkplätze gab es nicht. Wenn ich heute an den Katzenssee gehe, treffe ich auf eine total veränderte Welt. Tausende von Menschen suchen Erholung in einem relativ kleinen Gebiet. Von Glück kann man reden, wenn man eine kleine Ecke für sein Badetuch erobern kann. Aber auch bei einer Wanderung um den Katzenssee sind die Wege stark bevölkert.

Ein Tram würde nur wenige Wochen im Jahr bei sehr schönem Wetter Sinn machen. Die meiste Zeit des Jahres würde das Tram ohne Badegäste fast leer an die Endstation fahren. Eine Tramverbindung nach Affoltern ist ohnehin geplant, aber die Zugänglichkeit zum Katzenssee sollte nicht weiter verbessert werden, dies auch aus ökologischen Gründen. Deshalb empfiehlt Ihnen die EVP-Fraktion die Nichtüberweisung des Postulates.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir stehen mitten in der Richtplan-Diskussion, von daher werden diese Geschäfte in erster Linie in den Kommissionen behandelt. Diesen Diskussionen möchten wir von den Grünliberalen hier nicht vorgreifen.

Konkret nun aber zum Postulat. Was uns an diesem Postulat stört, ist die Begründung. Das Postulat spricht ausschliesslich von der Erschliessung des Katzenses und diesen See müssen wir nicht teuer erschliessen. Das Volk hat das nicht einmal beim Zoo gewünscht und der Zoo ist der Publikumsmagnet im Kanton Zürich, ja sogar in der Schweiz, 365 Tage im Jahr offen und 365 Tage im Jahr gut besucht. Damals hat es geheissen, man brauche das nicht. Wie man dann denken kann, dass es eine Trammerschliessung des Katzenses brauchen könne, entzieht sich unserer Kenntnisnahme. Der Katzenssee ist ein beliebtes Gebiet und mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbar, aber eine teure Tramverbindung für Freizeitverkehr an wenigen Wochenenden, nicht für Pendlerströme also, das können und wollen wir uns nicht leisten.

Zudem kommt das andere Problem: Wollen wir die Attraktivität des Katzenses wirklich noch stärker steigern und so den Naturschutz definitiv gefährden? Der ÖV soll möglichst viel des Verkehrsaufkommens abdecken. Er ist vor allem – das zeigt die Erfahrung und das zeigen die Zahlen – im Pendlerverkehr stark. Eine Priorisierung auch beim öffentlichen Verkehr ist bei knappen finanziellen Ressourcen unumgänglich und das teure, aber beliebte Tram muss auf den nachfragestärksten Korridoren in dicht besiedelten Gebieten eingesetzt werden. Und dort stehen wir sehr wohl hinter dem Tram als Verkehrsmittel.

In der Tat ist die Erschliessung von Affoltern wichtig. Aber weshalb spricht die Erstpostulantin jetzt in ihrem Votum erst wirklich von Affoltern? Weil sie doch auch weiss, dass die Erschliessung des Katzenses mit einem Tram schlicht unnötig ist. Über das Tram nach Affoltern wird man im Rahmen der ZVV-Strategie und der Tram-Strategien reden. Dort ist es am richtigen Ort. In diesem Postulat macht das keinen Sinn. Wir werden es nicht überweisen und bitten Sie, Gleiches zu tun. Danke.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Eigentlich hätten wir erwartet, dass die Postulanten ihre Forderung zurückziehen. Die Antwort der Regierung ist einleuchtend und nachvollziehbar. Die Weiterentwicklung des Tramnetzes soll und muss unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entschieden werden. Die Weiterentwicklung des Tramnetzes ist kein Wunschkonzert, bei dem jede Kantonsrätin oder jeder Kantonsrat ihre oder seine Wohngemeinde ans Tramnetz anbinden kann. Im Richtplan

hat der Kantonsrat eine Priorisierung nach Nachfragestärken beschlossen. Diese Realisierungshorizonte sind richtig und nach wie vor gültig. Deshalb ist dieses Tramprojekt richtigerweise als langfristiger Realisierungshorizont eingetragen. Lehnen Sie zusammen mit der EDU dieses Postulat ab. Danke.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Obwohl Weihnachten noch nicht lange her ist, darf man natürlich bereits jetzt schon seine Weihnachtswünsche für die folgenden Feste ausformulieren und einen Wunschzettel schreiben. Genauso muss dieses Postulat angeschaut werden, nämlich als Wunsch. Eine Tramlinie Zürich-Affoltern zum Katzenssee und nach Regensdorf wäre wirklich «nice to have», hat aber ganz klar keine Priorität. Zudem ist eine Tramlinie ja nicht einfach ein Klacks, sondern erfordert, so wie es im Postulat formuliert ist, einiges an Geldern, die momentan in dringendere Projekte investiert werden müssen. Auch heute schon kann ja der Besucher, der im Sommer im Katzenssee schwimmen will oder im Winter eislaufen möchte, den Bus nutzen, wenn er es möchte. Aufgrund der grossflächigen Schutzgebiete um den Katzenssee herum sind dort keine Entwicklungen möglich und sind sogar als kontraproduktiv anzusehen. Ob mit einer Verlängerung der Tramlinie die Familien mit ihren Kindern im Sommer mit dem Picknick-Korb, den Schwimmringen, Flügeli, Luftmatratzen und Sonnenschirmen eher ein Tram benutzen als heute schon den Bus, ist für mich schon sehr fraglich. Die BDP wird das Postulat nicht überweisen.

Alma Redzic (Grüne, Zürich): Ich fasse mich kurz. Die Tramer-schliessung von Zürich-Affoltern ist durch die Volksabstimmung im vergangenen Jahr beschlossen worden. Mit seinem überwältigenden Ja-Stimmen-Anteil von mehr als 70 Prozent haben die Zürcherinnen und Zürcher der neuen Baulinie zugestimmt. Das Tram nach Affoltern ist bereits im neuen Agglomerationsprogramm in Bern eingegeben. Diese Forderung im Postulat ist somit als erledigt zu betrachten. Die Naherholungssuchenden haben von Zürich-Affoltern aus eine Buslinie bis fast an den Katzenssee. Nur noch ein fünfminütiger Spaziergang trennt sie dann noch von ihrem angestrebten Ziel. Diesen fünfminütigen Spaziergang trauen wir den Naherholungssuchenden durchaus zu. Den Falschparkierern rund um den Katzenssee auf kantonaler Ebene den Garaus machen zu wollen, ist eine Ressourcenver-

schwendung. Das ist klar eine Aufgabe der Stadt Zürich und sollte auf kommunaler Ebene gelöst werden. Hier von einem rechtsfreien Raum zu sprechen, ist polemischer Unsinn. Zuletzt bleibt zu sagen, dass eine Tramlinie nach Regensdorf auf dieser Strecke mit dem Moorschutz nicht vereinbar ist. Das Bundesgerichtsurteil zur Oberlandautobahn gilt auch für ein Tram. Daher bitten wir Sie, das Postulat abzuweisen. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Als Furttaler und damit potenzieller Nutzer oder Nutzniesser dieser Forderung sage ich Ihnen: Ein Tram nach Regensdorf steht buchstäblich quer in der Landschaft, da bin ich jetzt ausnahmsweise mal mit meiner Vorrednerin Alma Redzic einig. Denn die Linienführung über die Wehntalerstrasse würde fast drei Kilometer durch unbesiedeltes Gebiet führen. Trams sind dann ideale Verkehrsträger, wenn sie im stark frequentierten urbanen Umfeld sind. Das zum BLN-Inventar (*Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung*) gehörende Flachmoor am Katzenssee gehört ganz sicher nicht dazu. Der Moorschutz ist es denn auch, der die vorgeschlagene Linienführung ohnehin faktisch verunmöglicht. Es stimmt natürlich, dass der Katzenssee bei hochsommerlichem Wetter oder auch im Gegenteil bei einer «Seegfrörni» die Ausflügler in Scharen anzieht. Sehr viele kommen zu Fuss oder per Velo. Auch sind die Parkplätze an einigen wenigen Boom-Wochenenden tatsächlich überbelegt. Dann ist die Polizei aber entgegen der Ansicht der Postulanten von wegen rechtsfreiem Raum sehr effizient beim Büssen von Parksündern. Zudem ist es bald möglich, von Affoltern ganz gemütlich über die in diesem Rat beschlossene Autobahnüberdeckung in das Naherholungsgebiet Katzenssee zu spazieren. Fazit: Das Anliegen ist nicht durchdacht, kaum realisierbar und wegen ein paar Tagen Bedarf pro Jahr nicht gerechtfertigt. Wir lehnen das Postulat ab und legen es in die Schublade der utopischen ÖV-Projekte. Ich danke Ihnen.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Verkehrsmittel müssen wesensgerecht eingesetzt werden. Ein Tram gehört in eine dicht besiedelte urbane Landschaft, ans Limmatquai, an die Bahnhofstrasse meinetwegen, wenn man dort keine reine Fussgängerzone hat, aber ganz bestimmt nicht zwischen Affoltern und dem Katzenssee. Alma Redzic hat es gesagt, auch Benno Scherrer hat darauf hingewiesen: Es besteht

absolut kein Bedarf, die Attraktivität des Katzenses weiter zu steigern, ganz im Gegenteil. Wenn es uns ernst ist mit Naturschutz, dann müssen wir darauf bedacht sein, die Nutzungen «Erholung» und «Naturschutz» klug aneinander vorbeizubringen. Wenn wir die Attraktivität, die Erreichbarkeit weiter steigern, und das noch mit einem Tram, dann erreichen wir exakt das Gegenteil. Was im Moment im Richtplan eingetragen ist, ist eine langfristige Trasseesicherung. Das ist also überhaupt noch kein Plan, dass dort irgendwann tatsächlich etwas gebaut werden soll, und schon gar nicht, was. Die Regierung schreibt zu Recht: Wenn irgendwann einmal eine engere Anschliessung von Regensdorf über den Viertelstundentakt der S6 hinaus infrage käme, dann wäre das allenfalls eine Stadtbahn, wie wir jetzt im Limmattal darum kämpfen und wie wir sie im Glatttal haben. Aber dies alles gehört weit in die Zukunft, deshalb kann es mit der Trasseesicherung belassen werden. Die FDP wird der Überweisung dieses Postulates nicht zustimmen. Besten Dank.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Ein gutgemeintes Anliegen, das wunderbare Erholungsgebiet am Katzenses durch ÖV zu erschliessen, aber wahrscheinlich ein ungeeignetes Mittel, das übers Ziel hinaus-schiesst. Es kann nicht um die Verbindung nach Regensdorf gehen, denn dort ist die S-Bahn ein sehr gutes Instrument, um schnell in diese Stadt zu gelangen. Durch dieses Tram wäre das Bedürfnis vonseiten der Besucher nicht gedeckt, denn nur am Wochenende und an lauen Sommerabenden wäre die Nachfrage überhaupt vorhanden. Sonst würde dieses Tram leer stehen. Es stellt sich auch die Frage, ob das Moor nicht beeinträchtigt würde. Also fahren Sie doch nach wie vor mit dem Velo von Affoltern an den Katzenses oder laufen Sie von dort aus, so weit ist das nicht, und lehnen Sie das Postulat ab. Ich danke Ihnen.

Christian Mettler (SVP, Zürich): Erlauben Sie mir als Anwohner des Katzenses eine Stellungnahme. Ich traute meinen Augen nicht, als ich die Begründung der Postulanten las. Das ist ja gerade absurd und ich verstehe die Postulantin nicht, die wirklich einen Katzensprung, weniger als zehn Minuten, vom Katzenses entfernt wohnt. Schon heute ist der Katzenses durch die Endstation an der Mühlackerstrasse mit der VBZ-Linie 61 (*Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich*) optimal erschlossen. In zehn Gehminuten ist man am Ziel. Das Naherholungs-

gebiet soll erhalten und nicht zusätzlich belastet werden, das haben wir heute in verschiedenen Voten gehört. An Spitzentagen ist dies ohnehin schon heute der Fall und der Katzenssee überfüllt. Die Postulanten schreiben in ihrer Begründung zudem, dass dieses Gebiet beliebt und stark genutzt sei. Ich frage mich, warum diese Idylle nun zusätzlich belastet werden soll. Sie postulieren selber, dass Sie das Naturschutzgebiet entlasten wollen, ein Widerspruch. Eine Verbreiterung der Strasse kommt aus Moorschutzgründen ohnehin nicht infrage. Zudem müssten die flankierenden Velo- und Fusswege einer Tramlinie weichen. Das Ziel des Postulates ist nur die Verhinderung und Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs. Wenn einmal trotz der Klimaerwärmung der See gefriert und Tausende Besucher sich auf dem See tummeln, gab und gibt es auch künftig wieder Extrabusse an den Katzenssee, so auch das letzte Mal. Ihr Argument zieht nicht.

Die unvernünftigen Autofahrer werden wie letztes Jahr zur Freude der Bussenkasse geschröpft. Diese würden aber auch bei einer Tramverlängerung dort parkieren, daran ändert ein Tram nichts. Ich selber gelange ohne Velo, ohne Auto, ohne Tram, aber mit dem Hund in zehn Minuten ans Ziel. Das Einzige, was mich nach der Arbeit ärgert: Unter der Woche sind die Velos in den Bussen drin. Und am Wochenende ärgern mich die vielen Velofahrer, die sich nicht an das Fahrverbot im Naturschutzgebiet halten.

Das Problem selber sind die VBZ. Sie haben damals die Linie 62 von Schwamendingen halbiert zu Linie 61 und 62. Daher ist in diesem Bereich die Kapazität eingeschränkt. Aber dies ist ein Planungsfehler der VBZ. Eine Änderung des Verkehrsrichtplans ist weder kurzfristig noch schnellstmöglich, wie postuliert, realistisch. Die einzige Entlastung für dieses Gebiet ist die überfällige und politisch verhinderte Realisierung der Autounterführung beim Bahnhof Zürich-Affoltern.

Zu Marcel Burlet. Schön, dass du wieder gesund bei uns bist (*nach schwerer Krankheit*) und die politische Diskussion beleben kannst. Ich muss dich enttäuschen, du wirst auch in Zukunft mit der S6, der von Silvia Seiz soeben postulierten «Sardinienbüchse» – ich dachte immer, es heisst «Sardine» – vorliebnehmen und zu den Play-off-Matches gehen. Leider ist «Kloten Flyers» nicht mehr dabei, aber auch du wirst, wie ich auch, in Zukunft die S6 nutzen müssen. Wenn Sie den Katzenssee erreichen wollen, nutzen Sie die Endstation der

Linie 61. Lehnen Sie dieses unnötige Postulat zum Wohle des Katzenssees ab.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Bin ich froh, habe ich diese Metro-Tram-Studie der ETH (*Eidgenössisch Technische Hochschule*), des IVT (*Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme*) und von Hochparterre (*Verlagshaus*) dabei. Ich habe diese studiert, zweimal ist es verzeichnet, ein Tram nach Regensdorf ins Furttal. Silvia Seiz hat es ja gesagt, es sind 68'000 Einwohner. Wir im Furttal haben auch bald 40'000 Einwohner, Tendenz steigend. Wir kriegen vielleicht im Bezirk Dielsdorf demnächst einen elften Kantonsratssitz wegen des Furttals, weil die Bevölkerung steigt. Übrigens, einen Teil des Postulates haben wir zum Glück schon erreicht, das ist das Tram nach Affoltern. Lange war ja Schwamendingen, wo ich herkomme, die Pampas des ÖV, Sie haben richtig gehört: die Pampas des ÖV. Man hat dann ein Tram gebaut, heute sind die Schwamendingerinnen und Schwamendinger froh, obwohl sie es abgelehnt haben, dass man dieses Tram macht. Nur Zürich-Affoltern hatte kein Tram. Ich mag mich erinnern, als beim Bus 62 der Gelenkbus kam und in dieses neue Quartier fuhr, da konnte man nicht mal wenden. Diese Busse sind nach Regensdorf gefahren und haben in Watt-Regensdorf am grossen Kreisel gewendet und sind leer wieder nach Zürich-Affoltern. Darum haben wir auch dieses Postulat aufgestellt, weil in diesem Gebiet effektiv eine Fehlplanung da ist. Ich gebe jetzt die Schuld mal den VBZ, weiss aber nicht, ob sie wirklich schuld sind. Aber der Kanton sicher nicht, der Kanton sollte hier im Prinzip handeln. Sie kennen ja die Sache mit dem Modalsplit. Die Leute vom Zürichsee müssen nicht klagen, sie haben sehr gute ÖV-Verbindungen. Dort muss man auch kein Auto besitzen, in der Stadt Zürich sowieso nicht. Da sind es nicht mal 400 Motorfahrzeuge pro 1000 Einwohner. Aber wir im Furttal haben eine ganz hohe Motorisierung. Dänikon, Hüttikon, das ist wirklich die Pampas des ÖV. Da hat es über 700 Motorfahrzeuge pro 1000 Einwohner. Das heisst, es ist eben einfacher, ein Auto zu kaufen, weil man ja so eine schlechte ÖV-Verbindung hat. Und jetzt muss ich halt doch sagen: Ich werde jetzt regelmässig ein Zusatzticket kaufen, Klassenaufschlag, also erste Klasse. Denn in der zweiten Klasse steht man jetzt in der S6 nach Regensdorf und weiter, und in der ersten Klasse kann man zum Teil auch nicht mehr sitzen. Also hier, in diesem Gebiet muss etwas passieren von daher. Und dann

muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen: Wer daran glaubt, dass die Leute mit dem Fahrrad oder zu Fuss an den Katzensee fahren oder gehen, Tatsache ist eine andere. Im Sommer können Sie kaum an der Wehntalerstrasse vorbeifahren, es hat so viele parkierte Autos. Also da muss etwas passieren.

Dann noch zur Verkehrsplanung. Sie von der gegenüberliegenden Seite wollen ja eine dritte Spur auf der Wehntalerstrasse, einen schnellen Zubringer in die Gubiströhre. Wir haben jetzt schon genügend Schleichverkehr. Das heisst: Ich habe lieber in der Mitte der Strasse ein Tramgeleise. Und wenn Sie mir sagen, dass im Prinzip dort kein besiedeltes Gebiet ist – fahren Sie mal ins Baselland-Gebiet. Dort sind die Zentren auch mit einem schnellen Tram verbunden und 3 oder 4 Kilometer lang hat es halt keine Haltestelle. Trotzdem ist dort der ÖV vorbildlich angesiedelt. Von daher möchte ich Sie auffordern, dieses Postulat zu unterstützen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wenn Marcel Burlet schon eine Studie zitiert, kann ich das auch. Es gibt eine Infrastudie, die im Auftrag der so gescholtenen VBZ gemacht wurde. Es geht um die Netzvarianten-Entwicklung 2015 der VBZ, des VBZ-Netzes. Wenn Sie da auf Seite 43 schauen, da ist das Tram Affoltern–Oerlikon beschrieben. Es ist interessant, wenn ich daraus zitieren kann, ich zitiere: «Ein Trambetrieb ist betriebswirtschaftlich dann sinnvoll, wenn Nachfrage der beiden Buslinien 62 und 80 auf einer Achse gebündelt und im Abschnitt Glaubtenstrasse–Oerlikon statt zwei Buslinien eine Tramlinie im Siebeneinhalb-Minuten-Takt betrieben wird.» In diesem Fall, Marcel Burlet, verlieren Sie aber die Angebotsqualität mit den Anschlüssen. Denn jetzt haben Sie zwei Buslinien im Sechs-Minuten-Takt, nachher haben Sie eine Tramlinie im Siebeneinhalb-Minuten-Takt. Ob das dann besser ist in der Anschlussqualität, das überlasse ich Ihnen zu entscheiden.

Natürlich können wir auch die Infrastrukturkosten anschauen, auch diese wurden schon erhoben. Eine Tramlinie Affoltern, die Sie schon als gegeben sehen, schlägt mit mindestens 200 Millionen Franken zu Buche und sie ist noch nicht gebaut. Eine Neubaustrecke in dicht besiedeltem Gebiet von 4,5 Kilometern, das können Sie sich vorstellen, was das nachher kostet. Also einen Eintrag, der Affoltern erschliesst, ist ja noch etwas, was man sich vorstellen kann. Die Nachfrage sagt aber, dass es das nicht braucht. Wenn Sie nachher diese Linie noch

weiterziehen wollen nach Regensdorf, dann ist die Nachfrage gar nicht mehr gegeben und Sie werden die Kosten verdreifachen. Also müssen Sie sich vorstellen, was mit dem ÖV-Fonds passiert, wenn die SP im Alleingang 600 Millionen Franken daraus nehmen will. Erstens: Entweder erhöhen Sie Billettpreise und legen mehr in den ÖV-Fonds ein oder Sie machen etwas anderes, Sie verzichten auf andere Angebote. Und da möchte ich sagen: Mit der vierten Teilergänzung haben wir ein gutes Angebot, auch nach Regensdorf, die Anschliessung funktioniert. Es ist ein Busanschluss, aber der ist immer noch gut und für die Nachfrage auch gerecht.

Also, lehnen Sie das Postulat der SP ab. Machen Sie hier keine willkürlichen Festlegungen, die nachher ins Geld gehen. Und schlussendlich müssen Sie sich auch wieder einmal Gedanken über die Finanzierung des ÖV machen. Ich bitte Sie, lehnen Sie das Postulat ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 132 : 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 232/2009 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

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

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

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

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass bei Neubeschaffungen und Modernisierung von Rollmaterial pro Zugs-einheit mindestens zwei Toiletten angeboten werden. Ebenso ist sicherzustellen, dass Warteräume auf den Bahnhöfen bis Betriebschluss geöffnet sind.

Begründung:

Mit der Anfrage KR-Nr. 93/2008 wurden verschiedene Fragen zu diesem Thema gestellt. Die Begründungen für den Nichteinbau einer zweiten Toilette in den SBB-Triebzügen vermögen nicht zu befriedigen. Bei einem Ausfall löst dies bei betroffenen Reisenden unangenehme Komplikationen aus. In den neuen S-Bahn-Zügen steht für rund 400 Personen noch eine einzige Toilette zur Verfügung. Ähnliches gilt für die neuen Triebzüge. Aus diesem Grund müssen durch den Einbau einer zweiten Toilette (welche nicht unbedingt dem Behindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen hat) Risiko und Qualitätseinbusse gemindert werden. In der Presse wird übrigens in regelmässigen Abständen über diesen Missstand berichtet.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

1. Toiletten bei Neubeschaffungen und Modernisierungen von SBB-Zügen

Bei der S-Bahn Zürich stehen gegenwärtig 113 SBB-Doppelstockpendelzüge (DPZ, 1. Generation) und 61 Doppelstocktriebzüge (DTZ, 2. Generation) im Einsatz. Mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich wird das Angebot weiter ausgebaut, weshalb die SBB 50 neue Doppelstocktriebzüge (3. Generation) in Auftrag gegeben haben.

Die Doppelstocktriebzüge der 2. Generation wurden zwischen 2005 und 2009 gebaut und mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette ausgestattet. Eine Revision dieser neuen Kompositionen ist weder kurz- noch mittelfristig geplant. Anders verhält es sich bei den DPZ-Kompositionen der 1. Generation. Sie wurden zwischen 1989 und 1997 in Betrieb genommen und müssen nun revidiert werden. Die DPZ-Kompositionen der 1. Generation verfügen über Toiletten, die nicht mit einem geschlossenen Spülsystem ausgestattet sind. Gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. c der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV; SR 814.201) müssen WC in Fahrzeugen, die nach dem 1. Januar 2000 in Betrieb genommen wurden, in ein geschlossenes WC-System umgebaut werden. Ein Umbau der DPZ-Kompositionen der 1. Generation gilt aufgrund der neuen Betriebsbewilligung als neue Inbetriebsetzung. Daher wären sie zwingend mit einem geschlossenen WC-System nachzurüsten, was mit hohen Kos-

ten verbunden wäre. Im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 324/2005 betreffend Modernisierung der ZVV-Doppelstöcker wurden die Kosten für den Umbau der gesamten Flotte der 1. Generation auf rund 14 Mio. Franken veranschlagt. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass künftig nahezu alle Regelzüge über einen Anteil an niederflurigen Einstiegen verfügen müssten, damit die Anforderungen an ein behindertengerechtes Grobnetz rechtzeitig erfüllt werden könnten. Damals standen zwei Varianten zur Auswahl: entweder der Einbau eines niederflurigen Einstiegs in die bestehenden Wagen oder das Ersetzen eines bestehenden Wagens pro Komposition durch einen niederflurigen Zwischenwagen. Während die erste Variante sehr aufwendig und aus betrieblichen Gründen kaum zu verwirklichen wäre, böte die zweite Variante die Möglichkeit, die Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten und zugleich ein geschlossenes, auch für Gehbehinderte zugängliches WC zu erhalten. In der Folge fiel der Entscheid zugunsten der zweiten Variante aus. Im Rahmen der Revision wird somit je ein Wagen der 2. Klasse durch einen neuen Niederflurdoppelstockwagen ersetzt, der ein bequemes Einsteigen erlaubt und mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette ausgestattet ist. Die Toilette im weiterhin bestehenden Hochflurwagen wird nicht in ein geschlossenes System umgebaut und muss deshalb entfernt werden. Ein Umbau wäre vor allem wegen der hohen Kosten nicht zu rechtfertigen, zumal die durchschnittliche Aufenthaltszeit der Fahrgäste in den S-Bahnen mit weniger als 14 Minuten verhältnismässig kurz ist.

Die Kompositionen der neuen Doppelstocktriebzüge der 3. Generation werden gegenüber den heute im Einsatz stehenden Doppelstöckern der 1. und 2. Generation deutlich länger sein. Mit einer Gesamtlänge von 150 Metern werden sie die bestehenden 100-Meter-Kompositionen um die Hälfte überragen und ein entsprechend grösseres Fahrgastvolumen aufnehmen können. Aus diesem Grund werden die neuen Züge mit zwei Toilettenanlagen pro Komposition ausgerüstet, wovon eine behindertengerecht und rollstuhlgängig ausgestaltet ist. Bei der neuesten Rollmaterialgeneration wird der im Postulat geforderte Ausbaustandard somit erfüllt.

2. Öffnungszeiten der Warteräume auf den Bahnhöfen

Im Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 2/1996 betreffend Dienstleistungen während der Betriebszeiten der S-Bahn (Vorlage 3775) wurde unter Bezugnahme auf

das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 8. März 1998 (PVG, LS 740.1) darauf hingewiesen, dass der Unterhalt von Publikumsanlagen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr grundsätzlich nicht Sache des Kantons sei, sondern der Transportunternehmen und der Gemeinden. Damals wurde dargelegt, dass die Öffnungszeiten von Warteräumen aus Kundensicht kein vorrangiges Thema seien. Trotzdem seien die SBB bestrebt, der Kundschaft die Wartebereiche während der ganzen Betriebsdauer zur Verfügung zu stellen. Dieser Grundsatz finde jedoch dort seine Grenzen, wo ein ordnungsgemässer Betrieb wegen der Personalsituation vor Ort, dem Grad des Vandalismus oder der Gefahr der Zweckentfremdung durch Randgruppen nicht mehr mit einem vertretbaren Aufwand aufrechterhalten werden könne. Aus diesem Grund würden die Öffnungszeiten jeweils nach den Besonderheiten des Einzelfalls festgelegt. Gestützt auf die Berichterstattung des Regierungsrats wurde das Postulat am 4. Dezember 2000 als erledigt abgeschlossen.

An der damaligen inhaltlichen Beurteilung hat sich nichts Grundlegendes geändert. Im vorliegenden Postulat wird das Anliegen denn auch nicht näher begründet. Laut Angaben der SBB sind heute rund 63% aller Stationen im Kanton Zürich (SBB Bahnhöfe) mit Wartehallen oder Warteräumen ausgerüstet, die den Reisenden zugänglich sind. Die restlichen Stationen verfügen über einen Windschutz (28%) oder ein Perrondach/Vordach (9%). Bei diesen Stationen kann es zwar vorkommen, dass in Einzelfällen der Eindruck entsteht, ein bestehender Warteraum sei geschlossen worden. Das ist aber verschiedentlich darauf zurückzuführen, dass das Stationsgebäude und damit auch der ehemalige Warteraum nicht mehr den SBB gehört, sondern in Dritteigentum übergegangen ist und anderen Zwecken dient.

Bei den Stationen mit Wartehallen oder Warteräumen verfügen mehr als 80% über mindestens einen Warteraum für die Kundinnen und Kunden, der bis Betriebsschluss zugänglich ist. Bei den verbleibenden Stationen mit Warteraum gibt es gewisse zeitliche Einschränkungen, die auf unterschiedliche Ursachen zurückzuführen sind, beispielsweise auf zeitlich beschränkte personelle Besetzung der Station. In diesen Fällen werden die Öffnungszeiten jeweils analog zur Berichterstattung zum erwähnten Postulat KR-Nr. 2/1996 nach den Besonderheiten des Einzelfalls festgelegt.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die SBB vor rund zwei Jahren im Rahmen eines Versuches die Wartehallen am

rechten Zürichseeufer und auf den Strecken Altstetten–Knonau und Oerlikon–Niederwenigen/Rafz während 24 Stunden geöffnet hatten. Aufgrund der Auswertungen und zahlreicher negativer Rückmeldungen haben die SBB auf eine Anpassung der Öffnungszeiten verzichtet. Hauptgründe waren Vandalismus, starke Verschmutzung, Lärmbelästigungen und Zweckentfremdungen (Treffpunkt Jugendlicher, Übernachtungsstätte).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Postulat bei Neubeschaffungen von Rollmaterial erfüllt ist. Bei der Modernisierung der 1. Generation der Doppelstockpendelzüge ist die Forderung nach einer zweiten Toilette pro Komposition aus Gründen der Verhältnismässigkeit, insbesondere wegen der hohen Kosten, abzulehnen. Bei den Öffnungszeiten bestehender Warteräume hat sich gegenüber der Beurteilung im Jahr 2000, als der Kantonsrat ein ähnlich lautendes Postulat als erledigt abgeschrieben hat, nichts Wesentliches geändert. Das vorliegende Postulat hat das Anliegen auch nicht näher begründet. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 351/2009 nicht zu überweisen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf): Der Regierungsrat wird ja hier aufgefordert, endlich etwas zu tun bei Neubeschaffungen und Modernisierungen von S-Bahn-Zügen. Ich bin gestern wieder mit der Rhätischen Bahn (*RHB*) gefahren, ich sage Ihnen, das ist ein Luxusangebot, alle acht, neun Meter eine Toilette. Dabei haben die Bündner eine starke Blase, die brauchen die gar nicht. Aber wir im Kanton Zürich haben S-Bahn-Kompositionen mit 504 Plätzen und einer einzigen Toilette. Da rate ich Ihnen: Es gibt in Deutschland eine Firma, die diese Säckchen mit dem Granulat vertreibt, dann kann man im Prinzip an einem versteckten Ort auf die Toilette gehen. Ich sage das einfach so, weil ich als Vizepräsident der Pro Bahn Zürich immer wieder von Reklamationen höre. Immer wieder diese Reklamationen: Mütter mit ihren Kindern, die Toilette funktioniert nicht. Wenn Sie eine alte Bahn haben, einen alten Zug, EW4-Wagen, dann haben Sie in jedem Einzelwagen eine Toilette. Es ist zwar ein Plumpsklo, trotzdem. Von daher muss ich den Leuten einfach sagen: Nehmt wahrscheinlich in Zukunft immer mehr einem Robidog-Beutel mit, den gibt's ja gratis.

Nein, Spass beiseite, die SBB haben ein Problem mit den Serviceleistungen. Ich muss jetzt nicht über die PTT oder über die Post sprechen, aber auch die SBB bauen immer mehr Serviceleistungen ab. Was ich

festgestellt habe, auch in meiner Gemeinde, plötzlich kommen die SBB auf die Gemeinde zu und sagen: Jetzt könnt ihr die Toiletten betreiben. Dann ist es natürlich wieder der Flickenteppich im Kanton Zürich. Die eine Gemeinde macht das optimal, die Toiletten werden am Bahnhof super gewartet, es wird sogar umgebaut und es ist jemand für die Reinigung zuständig. Und andere Gemeinden hat es dann, bei denen, sobald der erste Vandalenakt passiert, die Toilette einfach geschlossen wird. Von daher ist das für uns nicht in Ordnung. In den Zügen sollten genügend Toiletten vorhanden sein, mindestens zwei, damit eine funktioniert. Wenn es nur eine im Zug hat, dann sind die Passagiere mit Blasendruck im Clinch. Von daher möchten wir dieses Postulat – wir sind ja nicht die Einzigen – zusammen mit der EVP dem Rat ans Herz legen. Es ist ein Fingerzeig an die SBB, endlich aufzuhören mit dem Serviceabbau. Das fängt bei den Toiletten an und wo es aufhört, werden Sie dann noch sehen. Auf jeden Fall geht es so nicht weiter. Ich rede auch als Vertreter, als Vizepräsident der Pro Bahn Zürich. Gerade kürzlich habe ich wieder ein Mail gekriegt, Originalaussage: Es stand jemand am Bahnhof mit seinen Kindern. Nichts hat funktioniert, die Bahnhofstoilette war geschlossen. Und als er im Zug drin war, in einer neuen GTW-Komposition (*Gelenktriebwagen*), funktionierte die einzige Toilette auch nicht. Also hier ist ein virulentes Problem und das sollten wir mit der Überweisung dieses Postulates als Fingerzeig an den ZVV und die SBB zeigen. Dann wird das nämlich bei der Neugestaltung oder Neubestellung von S-Bahnen berücksichtigt. Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) hat es sich relativ einfach gemacht. Er hat einfach die alten Toiletten zugemacht und wenn Sie das Glück haben, dass Sie eine S-Bahn aus den Achtzigerjahren mit einem neuen Zwischenwagen mit Tiefeinstieg haben und die Toilette funktioniert, dann haben Sie den vollen Service, sonst nicht. Also, ich ersuche Sie, das Postulat zu überweisen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Der ZVV und die SBB haben in erster Linie eine effiziente Transportleistung zu erbringen und nicht Serviceleistungen. Das ist das, was wir Grünliberale von SBB und ZVV erwarten. Bei den neusten Zügen ist das Postulat erfüllt, bei andern wird aus Kostengründen zu Recht darauf verzichtet.

Der Regierungsrat hat eine sehr umfassende Antwort verfasst, eine Zustimmung zum Postulat würde zu einer Erhöhung des Rahmenkredits führen müssen. Dass die RHB, die Bündner, aus Bern mehr Geld

bekommen, das ist uns auch allen klar. Die Kompositionen der ersten Generation werden nun revidiert, sie werden ein neues WC-System erhalten und es gibt auch diese sehr idealen Niederflurdoppelstockwagen, die jetzt eingebaut werden – mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette.

Im Übrigen, Marcel Burlet, gibt es bei der Forchbahn auch keine Toiletten und sie fährt seit über 100 Jahren erfolgreich und ohne Beanstandungen diesbezüglich, obwohl die Reise auch 35 Minuten dauert und auch nur alle 30 Minuten gefahren werden kann. Weshalb ging die Forchbahn im Postulat und in der Antwort vergessen? Ist die Forchbahn etwa kein Zug? Die Komposition der neuen Doppelstockgeneration verkehrt bereits und ich weiss nicht, weshalb er sagt, wir müssen dann schauen, dass es dann berücksichtigt wird. Es wird bereits berücksichtigt.

Zum zweiten Punkt, und hier haben wir ein Problem mit der Einheit der Materie, ich versuche sie also wenigstens in meiner Argumentation herzustellen, deshalb wiederhole ich mich. Der ZVV und die SBB haben in erster Linie eine effiziente Transportleistung zu erbringen, das ist das, was wir Grünliberale erwarten. Eine flächendeckende Offenhaltung von WC-Häuschen, von Warteräumen und so weiter ist ausgesprochen aufwendig und bringt den meisten Reisenden nur sehr wenige Vorteile. Sie wissen es ja auch, man muss nur in Ausnahmefällen am Bahnhof überhaupt warten. Die Umsteigezeiten sind knapp oder sagen wir besser ideal und gewiefte Nutzerinnen und Nutzer stehen nicht zu früh am Bahnhof. Wir werden das Postulat weder in Teil eins noch Teil zwei unterstützen.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Es geht weder um Teil eins noch um Teil zwei, es geht um ein Postulat. Dieses haben wir gesamthaft zu beurteilen. Wahrscheinlich ist es bei der GLP so, dass sie so ökologisch ist, dass sie halt nur eine Dienstleistung braucht und keine Toilette, dann bewundere ich euch ein wenig. Aber es gibt ja auch Leute, die andere Bedürfnisse haben. Die haben das Bedürfnis zu reisen, die haben das Bedürfnis dazwischen aber auch eine Notdurft zu verrichten. Und es ist so, dass verschiedene Stationen in letzter Zeit keine Toiletten mehr haben. Die Reisezeit ist also nicht nur eine Viertelstunde im Zug, sondern es ist auch eine Viertelstunde von zu Hause bis zum Bahnhof und vom Bahnhof, wenn man am neuen Ort ankommt, bis ins Büro oder wohin auch immer man reist, bis eine Toi-

lette zur Verfügung steht. Also es sind Reisezeiten von rund Dreiviertelstunden.

Es ist schon so, dass tatsächlich es für ZVV und für SBB die Hauptleistung ist, zu transportieren, aber es ist wie in der Migros und anderen Orten: Man hat daneben auch noch andere Bedürfnisse, die manchmal menschlich sind und die man nicht einfach negieren kann und sagen: Wir reduzieren das. Wenn man überall abbaut, muss man dafür schauen, dass die Leute so reisen, dass es auch einem gewissen Komfort entspricht. Man könnte auch die Klimaanlage vergessen, man könnte x Sachen vergessen, die nicht zum reinen Transport gehören, sondern die zu einem Service gehören, der dazu gehört, damit der öffentliche Verkehr einen positiven gesamtheitlichen Eindruck hinterlässt. Deshalb unterstützen wir selbstverständlich dieses Postulat und sind der Meinung, dass Sie das auch tun sollten, weil es nicht so ist, dass sich das in Zukunft nicht bessert, sondern weil es so ist, dass dort, wo renoviert wird, diesem Bedürfnis nachgelebt werden soll. Und ein politischer Druck diesbezüglich kann nicht schaden, ist notwendig. Daher unterstützen wir das Postulat.

Martin Farner (FDP, Oberstammheim): Zu meiner Offenlegung der Interessenbindung: Ich bin seit zwei Jahren im Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbundes. Zur Sachlage: Die Doppelstockzüge der zweiten Generation wurden zwischen 2005 und 2009 erbaut und mit einer behindertengerechten und rollstuhlgängigen Toilette ausgestattet. Durch den Einbau der zwingend notwendigen behindertengerechten WCs sinkt die Sitzplatzzahl um rund 30 Sitze pro Komposition, was für einen 300-Meter-Zug dann fast 100 Sitze weniger ausmacht. Eine weitere Toilette würde zu einem weiteren Sitzplatzverlust führen. Ein weiteres Argument sind die Kosten, auch Unterhaltskosten, Vandalismus-Schäden und Reinigung der Toilettenanlagen. Bei den Zügen der ersten Generation der Doppelstockzüge war es zudem schwierig, einen geeigneten Platz für ein zweites WC zu finden, da eine leistungsfähige Energieversorgung den bisherigen Raum beanspruchte und die Drängelzonen beim Eingangsbereich nicht durch WCs verstellt werden sollte.

Alle wichtigen Bahnhöfe mit Zentrumsfunktionen sind mit Wartehallen und Warteräumen ausgerüstet, das sind doch 63 Prozent. Die Transportketten sind in den letzten Jahren deutlich optimiert worden. Die Umsteigezeiten sind sehr kurz, längere Wartezeiten kommen sel-

ten vor. Und das ist wichtig. Die Fahrgäste kommen in der Regel relativ knapp vor der Abfahrtszeit auf den Bahnhof. Entsteht beim Umsteigen doch eine längere Wartezeit, so findet dies in aller Regel in einem grösseren Bahnhof mit Wartehallen und WCs statt. Auch hier geht es schlussendlich um Kosten für die Reinigung der Räumlichkeiten, um Vandalismus-Schäden und zusätzliche Überwachung, die die Verkehrsunternehmen vermeiden wollen.

Der Bericht der Regierung ist begründet und ausreichend. Aus diesen Gründen wird die FDP-Fraktion das Postulat nicht überweisen.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Die Schweiz ist ein zivilisiertes Land. Dies sollte auch für die Zürcher S-Bahnen gelten. Gewerbetreibende sind mit einer Vielzahl von Auflagen konfrontiert, Hygiene wird in vielfältiger Weise grossgeschrieben. So sind beispielsweise Restaurant-Besitzer gesetzlich verpflichtet, Toiletten zur Verfügung zu stellen. Vielen Arbeitgebern geht es ähnlich. Sie müssen sanitäre Anlagen, allenfalls noch aufgeteilt nach Geschlecht, zur Verfügung stellen. Ich sehe keinen Grund, wieso sich ausgerechnet ein Staatsbetrieb vor der Verantwortung, genügend kostenlose WCs zur Verfügung zu stellen, drücken sollte. Womit gleich auch unterstrichen ist, als wie störend ich es empfinde, dass es Bahnhöfe wie zum Beispiel der Hauptbahnhof gibt, in welchem für die Benutzung der Toiletten bezahlt werden muss.

Was die Züge anbelangt, so ist eine einzige Toilette für 400 Personen aus meiner Sicht nicht ausreichend und den betroffenen Reisenden wird es häufig wohl auch nicht anders ergehen. Denn ist diese Toilette dauerbesetzt oder defekt, was ab und zu vorkommt, wird die Reise für die Betroffenen zu einem Albtraum. Die WC-Anlagen sind nicht selten in einem nicht besonders tollen Zustand. Gerade am Sonntag vor einer Woche erlebte ich, wie sich eine Frau nach mehreren Anläufen nur noch durch die Hilfe unsererseits aus der S-Bahn-Toilette zweiter Generation befreien konnte, weil die Tür massiv klemmte. Ebenso unhygienisch finde ich die Tatsache, dass 113 der SBB-Doppelstock-Pendelzüge der ersten Generation über kein geschlossenes Spülsystem verfügen. Der Begriff «nicht geschlossenes Spülsystem» tönt ja noch harmlos, in Tat und Wahrheit ist dies jedoch eine ziemliche Schweinerei. Wer dies nicht glaubt, dem empfehle ich einen Sonntagsspaziergang entlang der Limmat, im Abschnitt entlang der Bahngleise kann man bestens erkennen, was unter einem nicht

geschlossenen Spülsystem zu verstehen ist. Ich finde es eine Zumutung, da hilft auch der neue Werbegag mit den bemalten Zugstoiletten wenig. Diese Bremsspuren entlang der Geleise sind sicher keine Werbung für eine zivilisierte Schweiz. Heute verfügt ja jede Berghütte über fortschrittlichere sanitäre Anlagen. Im 21. Jahrhundert sollte man in der Schweiz eigentlich nicht mehr über nicht geschlossene Spülsysteme diskutieren müssen. Die Bahn muss sich ihrer Verantwortung stellen, genügend funktionierende und saubere Toiletten mit einem geschlossenen Spülsystem zur Verfügung zu stellen. Die Warteräume auf den Bahnhöfen müssen solange wie möglich geöffnet bleiben. Die Problematik der Vandalenakte ist eine unschöne Entwicklung, mit ihr sind wir alle mehr oder weniger konfrontiert. Patentrezepte gibt es wohl keine. Aber sicher keine Lösung ist es, die Räumlichkeiten einfach zu schliessen. Dagegen wehrt sich die CVP. Aus diesen Gründen stimmt die CVP als zivilisierte Partei der Überweisung des Postulates zu.

Judith Stofer (AL, Zürich): Mit der Postulatsantwort der Volkswirtschaftsdirektion kann man nicht zufrieden sein. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass der Unterhalt von Publikumsanlagen des öffentlichen Verkehrs, wie Warteräume und Toiletten, nicht Sache des Kantons sei, sondern des Transportunternehmens und der Gemeinden. Das ist keine kundenfreundliche Haltung. Kundinnen und Kunden lässt der Regierungsrat damit sprichwörtlich im Regen stehen. Sonne, Wind, Regen, Kälte, dem Regierungsrat ist es wurst, wie sich die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs fühlen, wenn sie auf den nächsten Zug warten. Sollen sich doch die SBB um genügend Warteräume kümmern. Das Gleiche gilt für die Toiletten. Wer in einem Bahnhof eine Toilette sucht, muss entweder viel Geld in die Hand nehmen oder dann steht man vor verschlossenen Türen oder einer Toilette, die eine Ruine ist. Wer in einem Zug im Zürcher Verkehrsverbund unterwegs ist und auf die Toilette muss, lässt es lieber gleich bleiben und unterdrückt das Bedürfnis. Denn die Toiletten in den Zügen sind meistens defekt oder dann ziemlich schmutzig und unappetitlich.

Es sei zu teuer, die älteren Züge mit mehr funktionstüchtigen Toiletten aufzurüsten, schreibt der Regierungsrat in seiner Antwort. Dabei gehört es doch zum Menschsein, dass man ab und zu auf die Toilette muss. Dass es anders gehen kann, zeigen die SBB. Die neue Leiterin

des Personenverkehrs bei den SBB erklärte die Toiletten zur Chefsache. So versprach Jeannine Pilloud bei ihrem Antritt 2011, dass sie sich für saubere öffentlich zugängliche Toiletten in den Bahnhöfen einsetzen werde. Damit rannte sie gerade bei vielen Frauen offene Türen ein. Ihr Chef Andreas Meyer liess sich nicht lumpen, auch er verkündete lauthals, dass die SBB in den Bahnhöfen wieder mehr Toiletten anbieten wollen, auch gratis. Doch Ende 2012 krebste Andreas Meyer wieder zurück. Die hohen Toilettengebühren in den Bahnhöfen werden weiterhin beibehalten. Zwei Franken kostet heute ein Gang zur Toilette in den SBB-Bahnhöfen.

Immerhin gaben die SBB anfangs dieses Jahres aber bekannt, dass sie die rund 3500 Zugstoiletten in den nächsten Jahren mit einigen Millionen aufpeppen und technisch verbessern werden. Geplant sind umweltfreundliche, «durchdesignte», eigentliche Wohlfühl-Toiletten in den Zügen, die weiterhin gratis zugänglich sind. Dank Jeannine Pilloud tut sich etwas bei den SBB, davon kann man im Kanton Zürich aber nur träumen.

Die Fraktion der Grünen mit AL und CSP findet, dass der Regierungsrat seine Aufgabe nicht erfüllt hat. Wir unterstützen darum die Überweisung des Postulates.

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Der erste Teil des Postulates, nämlich die Behebung des Mangels an Toiletten, wird mit der Neubeschaffung von Rollmaterial in der zweiten Generation erfüllt. Dem zweiten Teil der Vorlage kann die BDP durchaus Sympathie abgewinnen. Es ist sehr lästig, wenn bei Kälte, Nacht und Nebel – im Winter ist dies während rund zwölf von 24 Stunden der Fall – die Wartehäuschen verschlossen sind. Dies ist tatsächlich ein Problem für die Passagiere, vor allem während sehr kalten Tagen. Ich weiss aber, dass sich die Betreiber sehr bemühen und die Wartehäuschen, soweit es die Situation ermöglicht, für die Passagiere offenhalten. Es ist manchmal einfach der Unmut, wenn man bei grosser Kälte, wie zum Beispiel Anfang 2012 an einem Bahnhof neben einem verschlossenen Wartehäuschen stehen muss.

Trotz unserer teilweise wohlwollenden Haltung im Bereich «Wartehäuschen» wird die BDP das Postulat nicht überweisen. Laut Josef Wiederkehr müssten wir ja in diesem Falle unzivilisiert sein, wie du

gesagt hast, aber ich kann dir sagen: Auch die BDP benutzt Toiletten (*Heiterkeit*).

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Wir kommen hier natürlich zu einem schwierigen Geschäft, denn es geht ums Menschsein, darum, welche Angebote wir beim ÖV schätzen. Ich muss sagen, ZVV und SBB sind kundenfreundlich, sie haben ein gutes Angebot und sie erbringen Transportleistungen. Bei diesen Transportleistungen haben wir schon mehrfach darüber gesprochen, ob es Stehplätze sein sollen oder Sitzplätze. Aber wir haben noch nicht sehr viele Worte über die Toiletten verloren.

Die SBB haben auf den Fernverkehrszügen das Problem erkannt. Wenn Sie in einem Fernverkehrszug ohne Halt eine Stunde unterwegs sind, braucht es Toiletten. Entsprechend werden die Neuwagen auch ausgerüstet und die Toiletten auch ausgestaltet. Die alten Wagen mit den Plumpsklos werden ausrangiert und es werden neue geschlossene Systeme eingebaut. Sie müssen sehen, auch dort findet die technische Entwicklung statt. Nur, ich frage Sie noch einmal: Wo wollen Sie sich denn aufhalten? Auf einem Stehplatz, auf einem Sitzplatz oder auf der Toilette? Ich denke, die grosse Mehrheit der Reisenden benützt den ÖV nicht, um die Toilette zu benützen, sondern sie benützt den ÖV von A nach B, um dorthin zu gelangen. Sie wollen eine Reise tätigen und sich nicht irgendwie anders aufhalten.

Dann möchte ich zu Marcel Burlet und Peter Reinhard sagen: Wenn Sie schon auf dieses Angebot zu sprechen kommen, im Schluefweg hat es während eines Playout-Matches auch zu wenig Toiletten. Auch dort stimmt das Angebot nicht, denn in den Pausen wollen alle auf die Toilette und die haben zu wenige und diese sind auch noch entsprechend versch... – Sie wissen schon, was ich meine. Das andere ist zu EVP und CVP: Wenn Sie an Ihr Kerngeschäft denken, wenn Sie in die Kirche gehen und dem Gottesdienst beiwohnen, dann wollen Sie auch den Gottesdienst erfahren und erleben und Sie wollen nicht auf die Toilette gehen. Haben Sie sich schon einmal gefragt, wo in der Kirche die Toiletten sind und ob das das Angebot genügend ist. Und stellen Sie sich vor, der Aufenthalt an einem Gottesdienst in der Kirche ist länger als der Aufenthalt im ÖV von A nach B, wenn Sie zur Kirche fahren. Also überlegen Sie sich einmal: Was ist für Sie das Kerngeschäft und was ist für Sie wichtig?

Natürlich ist es nicht einfach, im ÖV ein adäquates Angebot an Toiletten zu machen. Aber wir haben uns das selbst zuzuschreiben. Wir wollen immer kürzere Fahrzeiten, wir wollen immer bessere Verbindungen und dann ist halt ein menschliches Bedürfnis etwas, das man anders regeln muss (*Heiterkeit*). Zudem – es wurde gesagt – kostet uns das Behindertengleichstellungsgesetz auch noch ein paar Stehplätze und ein paar Sitzplätze, wenn wir die Toiletten dort einbauen. Die Diskussion der SBB, ob es zulässig ist und auch verstanden wird, wenn die Toiletten bei den Speisewagen angeordnet werden – das heisst natürlich nicht ganz genau, sondern im Vorraum des Speisewagens –, hat eine grosse Diskussion mit den Behindertenverbänden ausgelöst, ob es zumutbar ist, den Reisenden das zuzugestehen, weil diese Toilette eben behindertengerecht sein muss.

Wenn Sie an den ZVV denken, dann denken Sie zuerst an die Transportleistungen, dann denken Sie an ein gutes S-Bahn-Angebot, an ein gutes Busangebot, Sie denken sogar an ein Tramangebot, Sie denken aber sicher nicht an die Toiletten. Also, gehen Sie zu Hause auf die Toilette oder gehen Sie an der Arbeitsstelle auf die Toilette, aber fordern Sie nicht mehr Toiletten im ÖV im Kanton Zürich. Ich bitte Sie, lehnen Sie dieses Postulat ab.

Thomas Marthaler (SP, Zürich): Diese Diskussion hier ist hochnotpeinlich. Dass 2013 eine solche Diskussion hier so geführt wird und dann auch noch Parteien wie die SVP, GLP, FDP sich herausreden, dass für 500 Fahrgäste eine Toilette quasi genüge, dann ist das einfach peinlich. Wenn man 2013 nicht imstande ist, einen solchen Service zu verbessern, dann weiss ich nicht, wieso wir hier sind. Das ist ja kein Kernthema, das ist keine besonders wichtige Sache. Die Anliegen der gewöhnlichen Leute – und das ist eben jetzt typisch SVP und FDP –, die Anliegen der gewöhnlichen kleinen Leute werden von euch in anderen Geschäftsfeldern ähnlich betrachtet. Da wird auch so darüber hinweggegangen und man sagt: Ja, man kann das nicht, das ist unmöglich, das ist zu teuer, das ist unnötig. Ich würde da schon noch mal über mich springen. Oder sprechen Sie mal mit Leuten, die jeden Tag mit dem ÖV zur Arbeit gehen. Gehen Sie in sich, wenn die da warten müssen: Sollten sie nicht möglich sein im Jahr 2013, diese Verbesserungen? Oder dasselbe der Regierungsrat beim ZVV: Ja, da sind Sie auch im Vorstand, im Verkehrsrat. Dass man da den nötigen Druck aufbaut, damit da von selbst etwas kommt. Für das sitzen wir

hier, Montag für Montag, und wenn dann ein solches Postulat noch nicht einmal überwiesen wird, dann frage ich mich, was man da für ein Problembewusstsein hat im Kanton Zürich.

Christian Mettler (SVP, Zürich): Ich weiss gar nicht, was Sie für ein Geschiss um diese Toiletten machen (*Heiterkeit*). Denn was Sie auf der Gegenseite fordern, ist eine Luxuslösung. Ich habe natürlich nichts dagegen, wenn morgens ein Vis-à-vis aufsteht und wohlgeschminkt oder überschminkt parfümiert von der Toilette wieder zurückkommt. Für das sind die Toiletten nicht zu benützen. Ich war in Nairobi und musste zehn Stunden von A nach B fahren. Ich hab's auch überlebt, zehn Stunden. Also was Sie hier fordern, ist eine Luxuslösung. Für die Notfälle hat es immer noch genug Platz.

Peter Reinhard (EVP, Kloten) spricht zum zweiten Mal: Selbstverständlich, Christian Mettler, weiss ich auch, wie man an einen Baum urinieren kann, zum Beispiel. Sie können ja hier alles ins Lächerliche ziehen. Ich gebe aber Lorenz Habicher absolut recht. Seine Aussagen stimmen. Es ist tatsächlich so, wenn man seiner Logik folgt, dann bauen wir Autobahnen, aber wir haben keine Raststätten, weil man keine Toiletten braucht. Man geht von A nach B, steigt aus und kann dann weiterfahren. Ich muss Ihnen aber sagen: Wenn Sie von Sachen sprechen, von denen Sie keine Ahnung haben, oder meinen, Sie haben eine Ahnung, aber schon lange nicht mehr da waren, dann sollten Sie lieber ruhig sein. In Kloten haben wir in der Kolping-Arena Renovationen gemacht, haben die Toiletten-Problematik gesehen, haben sie aufgebaut, verbessert, und zwar auf allen Stufen. Ich lade Sie gerne einmal zu einem Spiel ein, dann dürfen Sie kommen und ich zeige Ihnen dann auch die Toiletten.

Wenn man auf der anderen Seite sagt, in der Kirche sei das auch so. Selbstverständlich gehe ich nicht in die Kirche, um zu urinieren. Aber ich gehe in die Kirche und es kann sein, dass ich muss. Und dann hat es eben auch Toiletten. Ich weiss nicht, in welcher Kirche Sie sind, bei uns hat es immer irgendwo eine Toilette. Man kann sie also finden. Und wenn Sie da Probleme haben, dann machen wir mal einen Rundgang bei den Kirchen im Kanton Zürich.

Aber ich will wieder ernst werden. Unterstützen Sie den Vorstoss. Es geht hier nicht ums Lächerlich-Machen von menschlichen Bedürfnis-

sen, es geht darum, dass es einem tatsächlichen Bedarf von Leuten entspricht, die auf die Toilette wollen oder müssen, und den sollte man ernst nehmen und nicht aus finanzpolitischen Gründen irgendwie ins Lächerliche ziehen.

Marcel Burlet (SP, Regensdorf) spricht zum zweiten Mal: Lieber Lorenz Habicher, ich wünsche dir keine schlechte Blase, aber auch du wirst in dieses Alter kommen, in dem du eine Toilette dringend nötig hast. Stichwort Familie, kleine Kinder: Ich habe das damals überlebt mit einer ganz schlechten Toilettenlösung. Wir haben halt mehr gewaschen nach dem ÖV. Aber von daher, schau dir die Jugendlichen an dort oben (*auf der Tribüne sitzt eine Schulklasse*), die haben noch eine gute Blase. Aber es ist doch ein Witz, jetzt habe ich gehört, wir sollten Zürich mit Nairobi vergleichen. Wo kommen wir denn da hin? Also wollen Sie afrikanische Zustände im zürcherischen ÖV? Alle zwei Stunden ein Zug? Es gehört einfach dazu. Mir geht es hier um den Service public und seit Monaten und Jahren wird dieser Service public abgebaut. Das kann der Herr Volkswirtschaftsdirektor bestätigen, auch wenn er zum Teil nichts dafür kann. Dafür verkaufen die Poststellen jetzt Bücher und Schokoladenstengel, das will ich nicht. Ich will lieber eine gute Lösung für meine Postdienstsachen, um das geht es.

Und wenn Sie jetzt Hand bieten zu einem weiteren Abbau des Service public, wo kommen wir da hin? Wo bleibt da die gute Schweizer Qualität, von der Sie immer so träumen. Von daher ist es richtig, dass Sie dieses Postulat in dem Sinn überweisen, dass der ZVV und die SBB es endlich merken. Ich merke es jede Woche, wenn ich als Vizepräsident der Pro Bahn ein Mail kriege, das hab ich ja schon gesagt. Die Leute beschweren sich, aber ich kann ja nichts tun. Sie sollten vielleicht lieber Regierungsrat Ernst Stocker ein Mail schicken, da bringt es mehr. Aber trotzdem, es ist ein virulentes Problem, diese Toilettensache. Das wissen Sie vielleicht gar nicht. Ich habe Ihnen ja gesagt, dass es auch anders geht, die Rhätische Bahn ist ein schönes Beispiel dafür. Warum können die das und wir können es nicht in Zürich? Von daher ist eben diese Überweisung ganz wichtig als Fingerzeig für den ZVV und vor allem für die SBB.

Ratspräsident Bernhard Egg: Das Wort wird nicht mehr gewünscht. Ich habe mir in der letzten Viertelstunde vorgestellt, ich wäre ein interessierter Bürger, wäre heute auf die Tribüne gekommen, um zu sehen, was der Kantonsrat so macht (*Heiterkeit*).

Regierungsrat Ernst Stocker: Mir ist es ähnlich ergangen. Ich möchte die Diskussion doch etwas zurückführen. Von Abbau des Service public im Kanton Zürich, im öffentlichen Verkehr, kann keine Rede sein. Ich wehre mich entschieden dagegen, denn wir haben einen sehr guten öffentlichen Verkehr, sonst hätte nicht jede dritte Zürcherin, jeder dritte Zürcher ein ZVV-Abonnement im Sack, und die Zahlen nehmen ständig zu. Ich wehre mich auch dagegen, dass man die Anliegen – der Ausdruck stammt nicht von mir – der gewöhnlichen Leute in der ZVV-Verkehrspolitik nicht berücksichtigt. Es stimmt einfach nicht. Da werden Sachen erzählt, die jeder Grundlage entbehren.

Erstens bauen wir bei den neuen Kompositionen zwei behindertengerechte Toiletten ein. Die werden so bestellt. Sagen Sie mir doch mal, wir reagieren nicht darauf. Stimmt einfach nicht! Bei der ersten Generation werden jetzt behindertengerechte Toiletten eingebaut. Vorhin wurde gesagt, wir hätten keinen Platz in den S-Bahnen, und jetzt wollen Sie wieder mehr Toiletten. Alles können Sie nicht haben und ich denke, man sollte die Verhältnismässigkeit anschauen. Eine durchschnittliche Fahrt in der Zürcher S-Bahn dauert 14 Minuten. Es gibt sehr viele Fahrten auf dem VBZ-Netz, die ebenfalls so lange dauern. Es gibt keine Toiletten im VBZ-Netz. Ich bin mir natürlich bewusst, dass der Regierungsrat für alles verantwortlich gemacht wird, aber wenn bei den SBB diese Geschichte Chefsache ist, dann ist sie auch an allen Bahnhöfen des Kantons Zürich Chefsache. Denn die SBB-Bahnhöfe gehören den SBB und nicht dem Kanton Zürich. Und wenn ich Frau Pilloud, die ich übrigens kenne, wahrscheinlich bald wieder treffen werde – sie wohnt ja auch im Kanton Zürich –, werde ich sie darauf aufmerksam machen, dass die Chefsache auch im Kanton Zürich gelten sollte. Ich hoffe, dass das wirkt. Auf jeden Fall wirkt es besser, als wenn Sie ein Postulat überweisen, das eigentlich diese Strategie des ZVV beinhaltet. Es ist eine Willenskundgebung, wenn Sie das machen. Aber ich denke, es wird nicht mehr nützen. Ich störe mich auch daran, dass man zwei Franken oder einen Franken für eine Toilette bezahlen muss. Aber Sie wissen es so gut wie ich: Jede Toilette, die heute nicht bewirtschaftet und bewacht und sauber gehalten

wird, kann von den normalen Leuten, sag ich jetzt mal, nicht mehr benützt werden. Meinen Sie, ich will das oder die SBB wollen das? Das ist eine Gesellschafterscheinung, die schlecht ist und gegen die – das müssen wir offen zugeben – wir keine andere Lösung haben als diese Bewirtschaftung. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen und auch das lösen wir nicht mit diesem Postulat. Ich bitte Sie deshalb: Kommen Sie auf den Boden der Realität zurück. Wir haben eine gute Leistung, wir haben einen guten ÖV. Der wird nicht besser durch dieses Postulat und ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 68 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat 351/2009 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Ratspräsident Bernhard Egg: Wir sind am Ende der Sitzung. Eine Medaille für eine hohe Erledigungsquote gibt's heute nicht.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **NEAT ab Zürich ohne Spitzkehre**
Dringliches Postulat *Ruedi Lais (SP, Wallisellen)*
- **Standesinitiative für die Änderung des Steuerharmonisierungsgesetzes, Definition des geschäftsmässig begründeten Aufwands**
Parlamentarische Initiative *Monika Spring (SP, Zürich)*
- **Findungskommission für die Rektorenwahl der Universität Zürich**
Anfrage *Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht)*
- **Vereinfachungen im Quellensteuervollzug: Senkung und Differenzierung der Bezugsprovision**
Anfrage *Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)*

- **Mit Etikettenschwindel zu tieferen Verkehrsabgaben?**
Anfrage Andreas Wolf (Grüne, Dietikon)
- **Besteuerung unternutzter Liegenschaften**
Anfrage Ralf Margreiter (Grüne, Zürich)
- **«ZH 1»-«ZH 999»: Da liegt Geld auf der Strasse**
Anfrage Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Zürich, den 4. März 2013

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 18. März 2013.