



3. Sitzung, Montag, 23. Mai 2011, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Zuweisung von neuen Vorlagen Seite 114
- Dokumentation im Sekretariat des Rathauses
 - *Protokollauflage* Seite 114
- Geburtstagsgratulation Seite 115
- Gesuch um persönliche Vertretung einer Volksinitiative im Rat Seite 115

2. Bewilligung eines Objektkredites für die Autobahnüberdeckung Katzenssee Nationalstrasse A1

(Ausgabenbremse)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. April 2010 und geänderter Antrag der KPB vom 26. Oktober 2010 **4691a** Seite 116

3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Stau weg!» (Ausgabenbremse)

Antrag der KEVU vom 19. April 2011 **4696b** Seite 134

4. Besenbeizen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2009 zum Postulat KR-Nr. **198/2006** und gleichlautender Antrag der WAK vom 18. Mai 2010 **4649** Seite 167

5. Finanzplatz Schweiz muss in der Expertengruppe des Bundes vertreten sein (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 zum dringlichen Postulat [67/2009](#) und gleichlautender Antrag der WAK vom 31. August 2010 [4673](#) Seite 172

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - *Fraktionserklärung der SVP zur Nutzung des Flugplatzes Dübendorf*..... Seite 140
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse..... Seite 178

Geschäftsordnung

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

1. Mitteilungen

Zuweisung von neuen Vorlagen

Zuweisung an die Justizkommission:

- **Genehmigung der Verordnung über die Gebühren, Kosten und Entschädigungen vor dem Sozialversicherungsgericht**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [140/2011](#)
- **Genehmigung der Änderung der Verordnung über die Organisation und den Geschäftsgang des Sozialversicherungsgerichts**
Beschluss des Kantonsrates, KR-Nr. [141/2011](#)

Dokumentation im Sekretariat des Rathauses

Im Sekretariat des Rathauses liegt zur Einsichtnahme auf:

- Protokoll der 2. Sitzung vom 16. Mai 2011, 8.15 Uhr

Geburtstagsgratulation

Ratspräsident Jürg Trachsel: Dann haben wir heute auch noch ein Geburtstagskind unter uns. Ralf Margreiter feiert heute einen runden Geburtstag. Ich gratuliere ihm recht herzlich zu diesem Fest und wünsche ihm einen wunderschönen Tag. Gut angefangen hat er ja schon. Herzliche Gratulation! (*Applaus.*)

Gesuch um persönliche Vertretung einer Volksinitiative im Rat

Ratspräsident Jürg Trachsel: Im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Stau weg!», Vorlage 4696, heutiges Traktandum 3, ist das Gesuch gestellt worden, dass Reto Cavegn, als Vertreter des Initiativkomitees, die Volksinitiative persönlich während zehn Minuten vor dem Rat begründen und an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen darf. Dies ist gemäss Paragraph 138b Absatz 2 des Gesetzes über die politischen Rechte möglich, wenn wenigstens ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder dieses Gesuch unterstützt.

Wünscht jemand das Wort zu diesem Gesuch? Das ist nicht der Fall. Dann stimmen wir ab. Wir stellen nun fest, ob ein Viertel der anwesenden Ratsmitglieder das Gesuch unterstützt. Die Tür ist zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Präsenztaste «P/W».

Es sind 148 Ratsmitglieder anwesend. Um das Gesuch zu bewilligen, braucht es somit mindestens 38 Stimmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat befürwortet mit 141 Stimmen das Gesuch um persönliche Vertretung im Rat.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Somit hat Reto Cavegn Anrecht darauf, an der materiellen Beratung im Rat mit beratender Stimme teilzunehmen.

2. Bewilligung eines Objektkredites für die Autobahnüberdeckung Katzenssee Nationalstrasse A1 (*Ausgabenbremse*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 28. April 2010 und geänderter Antrag der KPB vom 26. Oktober 2010 **4691a**

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Referent der Kommission für Planung und Bau (KPB): Nach der überwältigenden Zustimmung des Souveräns der Stadt Zürich am 28. November 2010 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 73 Prozent zum städtischen Beitrag an den Autobahndeckel bei den Katzensseen beschliessen wir heute über den Anteil des Kantons Zürich. Der Regierungsrat beantragt die Bewilligung eines Kredites über 25 Millionen Franken als Kostenanteil des Kantons Zürich an die Überdeckung des Autobahnabschnittes bei den Katzensseen. Die Mehrheit der KPB unterstützt den Antrag.

Das Katzensseegebiet mit Mooren von nationaler Bedeutung steht bereits seit 1915 unter Landschaftsschutz. Mitten durch diese Naturlandschaft mit wichtiger Naherholungsfunktion führt die 1985 eröffnete Nordumfahrung mit rund 100'000 Fahrzeugen pro Tag, eine der am stärksten befahrenen Autobahnen der Schweiz. Im Rahmen des Ausbaus auf sechs Spuren bietet sich nun die Gelegenheit, mit dem Bau einer Überdeckung die Landschaft aufzuwerten und die Moore vor Schadstoffimmissionen besser zu schützen. Auch die nahe gelegenen Siedlungsgebiete von Zürich-Affoltern werden entlastet und vor der wachsenden Belastung geschützt, die durch das höhere Verkehrsaufkommen entsteht.

Der Ausbau der Nordumfahrung liegt in der Zuständigkeit des Bundes und dieser hat die Überdeckung Katzenssee ins Ausbauprojekt der Nordumfahrung aufgenommen. Zudem hat er eine Kostenbeteiligung von 65 Prozent an den Gesamtkosten von 114 Millionen Franken zugesichert – ohne eigentliche Verpflichtung aus Gründen des Lärmschutzes. Der Bund könnte sich auch mit Lärmschutzwänden aus der Affäre ziehen. Deshalb wurde ein Kostenteiler vereinbart, bei dem der Kanton 22,7 Millionen Franken, das sind 20 Prozent, und die Stadt Zürich die restlichen 17 Millionen Franken, das sind 15 Prozent, übernimmt. Der kantonale Anteil kann sich um höchstens 10 Prozent für Unvorhergesehenes erhöhen, womit sich der Antrag auf 25 Millionen Franken erklärt.

Die Diskussion in der Kommission drehte sich vor allem um die Frage, wieso einzig diese Überdeckung realisiert werden soll und die anderen vier im kantonalen Richtplan eingetragenen Überdeckungen nicht, und wieso man jetzt eine solche Überdeckung aus dem Strassenfonds finanziere. Die Antwort darauf ist eine ganz einfache: «C'est à prendre ou à laisser». Diese Überdeckung hat der Bund akzeptiert, es wurde ein recht guter Kostenteiler ausgehandelt und die Planung für diese Überdeckung steht bereit. Es ist nicht wahrscheinlich, dass ein anderes Überdeckungsprojekt, das der eine oder der andere auch hier im Rat vorziehen mag und hier in die Diskussion einwerfen wird, mit einer Ablehnung dieser Vorlage grössere Chancen hätte.

In der KPB sind die Nähe der Neubauten von Affoltern und der Kostenteiler diskutiert worden. Die Neubausiedlungen sind in den letzten Jahren bis direkt an die Autobahn gebaut worden. Doch sollen nun die Bewohnerinnen und Bewohner dafür bestraft werden, wenn dies als Planungssünde deklariert wird? Der Kostenanteil der Stadt müsste doch wegen des besonderen Nutzens weit höher ausfallen. Dazu muss gesagt werden, dass die Stadt Zürich schliesslich auch Teil des Kantons ist und damit die Stadtbewohnerinnen und -bewohner auch den Kantonsanteil mitfinanzieren.

Die Mehrheit der KPB beantragt, dem Objektkredit von 25 Millionen Franken zuzustimmen. Die Minderheit empfiehlt, den Objektkredit abzulehnen. Möglicherweise erfahren wir hier im Rat die Begründung für den ablehnenden Entscheid, in der Kommission war eine solche nicht zu vernehmen.

Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben): Die Vorlage für einen Objektkredit für die Autobahnüberdeckung Katzenssee der Nationalstrasse A1 erfordert einen Kostenanteil des Kantons Zürich von 25 Millionen Franken. Dabei ist zu erwähnen, dass die lärm- und landschaftsrechtlichen Vorgaben gemäss Umweltrecht auch ohne diese Überdeckung eingehalten werden. Diese Überdeckung ist also weder vom Umweltrecht vorgeschrieben, noch ist sie betriebsnotwendig. Es handelt sich somit um einen Wunschbedarf. Nun kann man ja argumentieren, dass wir uns solche Spezialwünsche ja leisten können und die Kosten ja am Schluss ohnehin den Automobilisten belastet werden. Und diese kann man ja problemlos zur Kasse bitten. Oder etwas weniger gediegen ausgedrückt: Solange noch etwas aus den Automobilisten herausgepresst werden kann, soll man diese melken und solchen

Wunschbedarf finanzieren. Danken kann man ja den Automobilisten mit der Erhöhung von Abgaben und Gebühren und dem Bau von zusätzlichen Verkehrsschikanen – die Stadt Zürich lässt grüssen. Solche Argumentationen kann man ja vertreten, es ist aber nicht die Argumentationsschiene der SVP. Aber in diesem Rat dürfte diese Haltung ja problemlos mehrheitsfähig sein.

Neben dem Argument, dass die SVP gegenüber diesem Wunschbedarf sehr skeptisch eingestellt ist, zählt auch noch ein zweites Argument, das uns noch wichtiger erscheint: Neben der Autobahnüberdeckung Katzenssee gibt es, wie der Referent gesagt hat, auf der anderen Seite des Gubristtunnels noch ein weiteres Projekt, nämlich die Überdeckung in Weiningen. Dort wehrt sich der Bund offenbar mit allen Mitteln dagegen, eine Überdeckung zu realisieren. In Weiningen ist eine Ortschaft und sind Anwohner ganz direkt betroffen, und es ist für uns unverständlich, dass diese Gemeinde dem verkehrspolitischen Schicksal überlassen werden soll. Für die SVP hat also eine Überdeckung, wie sie in Weiningen in Diskussion ist, ganz klar Priorität gegenüber einer Überdeckung Katzenssee. Wir meinen, eine Ablehnung dieses Kredites wäre ein klares Signal nach Bern, dass dem Kanton Zürich der Schutz der direkt betroffenen Bevölkerung wichtiger ist als eine Landschaftsvernetzung mit fragwürdigen Erfolgsaussichten.

Eine Minderheit der SVP kommt allerdings mit den gleichen Argumenten zu einem anderen Schluss. Eine Zustimmung zu diesem Kredit ohne klares Signal aus Bern zugunsten der Weininger Überdeckung ist meines Erachtens geradezu zynisch gegenüber der Gemeinde Weiningen.

In diesem Sinne wird die SVP diesen Kredit mehrheitlich ablehnen, und ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

Monika Spring (SP, Zürich): Das Landschaftsschutzgebiet Katzenssee – wir haben es vom Kommissionsreferenten gehört – ist eines der wichtigsten Schutzgebiete im Raum Zürich. Es ist vor allem für die Bevölkerung im Norden der Stadt das wichtigste Naherholungsgebiet, etwa vergleichbar mit dem Üetliberg im südlichen Teil der Stadt Zürich. Wichtig und für mich logisch ist aber auch, dass die Automobilistinnen und Automobilisten, die eben trotz allem doch die Verursacherinnen und Verursacher dieses Schadstoffausstosses, dieser Beeinträchtigungen sind, auch bezahlen. Von daher habe ich überhaupt kei-

ne Probleme damit, dass dieses 25 Millionen Franken aus dem Strassenfonds bezahlt werden. Nehmen Sie doch dieses Schnäppchen, pflücken Sie den reifen Apfel, den uns der Bund hier präsentiert, welcher den Hauptteil dieser Kosten übernehmen wird!

Dass die SVP oder ein grosser Teil der SVP diesen reifen Apfel fallen lassen wird, ist für mich absolut unverständlich. Wenn Sie unsere Unterstützung für die Überdeckung von Weinigen, vom Westportal des Gubristtunnels möchten, dann unterstützen Sie jetzt diese Vorlage und stimmen Sie zu. Das ist das Signal nach Bern und nicht die Ablehnung dieses Kredites, den der Bund grosszügigerweise mit dem Hauptteil, mit 65 Prozent finanziert. Ausserdem werden wir keine zusätzlichen Belastungen durch diese Kosten haben, der ganze Betriebsaufwand wird nämlich vom Bund übernommen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten. Ich danke Ihnen.

Carmen Walker Späh (FDP, Zürich): Die FDP-Fraktion wird der Vorlage zustimmen, und zwar aus folgenden Gründen:

Erstens: Der anstehende Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Fahrspuren bringt die einmalige Gelegenheit, die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einer Überdeckung endlich und effektiv zu beseitigen. Die Bevölkerung hat nämlich das Recht, vor Strassenlärm wie auch vor Bahnlärm geschützt zu werden. Die Chance der Kreditvorlage muss der Kanton Zürich deshalb packen – zum Schutze der eigenen Bevölkerung, weshalb ihm die FDP ja schliesslich zustimmt.

Zweitens: Der Bund und die Stadt Zürich leisten ebenfalls ihren Beitrag mit 65 und 15 Prozent, was für unsere Fraktion zwingend ist. Denn die Überdeckung ist aus Sicht der FDP eigentlich keine kantonale und schon gar nicht eine städtische Angelegenheit. Eine Ablehnung dieses Kredits würde aber das Aus für den Lärmschutz am Katzenssee bedeuten, und dies auf Jahrzehnte hinaus. Und das will die FDP nicht. Das wäre für die Bevölkerung ein fatales Zeichen. Die FDP politisiert für die Bevölkerung und nicht gegen die Bevölkerung.

Dennoch – und gerade deshalb – sind auch einige ordnungspolitische Bemerkungen angebracht, und dies, obschon wir die Vorlage unterstützen und bei allem Wohlwollen für die Vorlage. Denn eigentlich liegt die Zuständigkeit für Nationalstrassen, wie erwähnt, heute vollumfänglich beim Bund. Und das gilt sowohl für die Nationalstrasse wie für die Sanierungen im Zusammenhang mit dem Lärmschutz. Die

FDP versteht diesen Entscheid daher nicht als künftiges stetiges Präjudiz für neue kantonale Ausgaben. Der Kanton Zürich ist der Agglomerationskanton der Schweiz. Wenn es dem Kanton Zürich schlecht geht, geht es der Schweiz schlecht. Der Kanton Zürich darf deshalb auch erwarten, dass der Bund dies bei seinen Infrastrukturen entsprechend berücksichtigt, und dies gilt auch bei den Lärmsanierungen, wie dies übrigens beim Finanzausgleich versprochen wurde. Die FDP-Fraktion unterstützt daher auch Regierungsrat Ernst Stocker ausdrücklich in seinen Bemühungen, in Bern für das notwendige Gehör auch beim Lärmschutz zu sorgen, und sie ermuntert ihn, bei diesem Dossier hartnäckig zu bleiben. Der Kanton Zürich darf seine Infrastrukturen erhalten. Der Kanton Zürich darf erwarten, dass die Bevölkerung vor Lärm geschützt wird, und dies auf der Schiene und auf der Strasse.

In diesem Sinne werden wir auf die Vorlage eintreten und diese auch geschlossen unterstützen.

Françoise Okopnik (Grüne, Zürich): Am 28. November 2010 stimmte das Volk der Stadt Zürich dem Kredit von maximal 20 Millionen Franken mit einem Anteil von 72,7 Prozent zu. Damit unterstützt die Stadt Zürich die Überdeckung der A1 im Bereich der Katzensen.

Mit der Überdeckung der Autobahn im Bereich des Katzenses wird nicht nur die Lärmbelastung des Siedlungsgebietes wirkungsvoll reduziert, sondern – aus grüner Sicht ebenso wichtig – die empfindliche Moorlandschaft vor Stickstoffeinträgen geschützt. Weitere Stickstoffeinträge in diesem Gebiet würden früher oder später die ganze Moorlandschaft zerstören. Das Gebiet Katzenssee steht seit 1915 unter Schutz. Dafür, dass es noch länger seinen Wert als Lebensraum bewahren kann, ist diese Überdeckung gedacht.

Ein Nein als Pfand für die Realisierung einer Überdeckung Weinigen taugt nichts. Es heisst hier eher: Das eine tun und das andere nicht lassen. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen und den Minderheitsantrag der SVP abzulehnen. Danke.

Michèle Bättig (GLP, Zürich): Wir Grünliberalen unterstützen den Objektkredit für die Autobahnüberdeckung Katzenssee Nationalstrasse A1; dies einerseits aus Landschafts- und Naturschutzgründen, steht doch das Gebiet um den Katzenssee seit 1915 unter Landschaftsschutz

und ist seit 1977 im BLN-Inventar (*Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung*). Er ist einer der wertvollsten Lebens- und Landschaftsräume unseres Kantons. Im Weiteren wird mit der Autobahnüberdeckung eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes im Siedlungsgebiet erreicht. Und schliesslich ist auch die Kostenaufteilung zwischen Bund, Kanton und Stadt beim grossen Nutzen für die Bevölkerung und den Lebensraum des Kantons Zürich als positiv zu bewerten.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Auf der Nordumfahrung von Zürich, Nationalstrasse A1, soll im Gebiet Katzenssee eine 700 Meter lange Strecke überdeckt werden. Hauptgründe für die Überdeckung sind: verringerte Lärmimmissionen für die Anwohner sowie Verbesserung für die Tiere – Wildwechsel.

Stadt und Kanton Zürich wurden vom Bund eingeladen, sich an den Kosten für die Überdeckung zu beteiligen. An und für sich sind Bauten und Finanzierung des Nationalstrassennetzes eine reine Bundesache. Deshalb ist es schon ein wenig stossend, dass Stadt und Kanton Geld bezahlen müssen für eine Aufgabe, die der Bund zu erledigen hat. Und eigentlich ist die EVP der Meinung, Bauten im Nationalstrassennetz, genau so wie bei den SBB, müssten von denen in Bern bezahlt werden. Nun, in wenigen Monaten sind ja wieder Nationalratswahlen, und wenn man den Medien glauben darf – und das tun wir ja alle hier –, dann sitzen heute in diesem Rat Männer und Frauen, die sich durchaus realistische Chancen ausrechnen können, bald zu denen in Bern zu gehören. Sie haben dann die Chance, aber auch die Pflicht, es besser zu machen. Vergessen Sie dann auch in Bern nicht, wo Sie herkommen und wer Sie nach Bern geschickt hat.

Liebe grosse und kleine Parteien hier in diesem Rat, sagen Sie es doch auch Ihren National- und Ständeräten oder gar Bundesräten wieder einmal, dass es auch Aufgaben im Kanton Zürich gibt, für die der Bund zuständig ist, und nicht der Kanton dauernd zur Kasse gebeten werden soll. Allerdings, wenn wir heute zuwarten wollen, bis diese Erkenntnis in Bern angekommen ist, wenn wir zuwarten und die Finanzierung dieses Projektes allein dem Bund überlassen, müssten wir wohl sehr, sehr lange warten, bis die Überdeckung Katzenssee realisiert wird. Es liegt also im ureigensten Interesse der Zürcher Bevölkerung, dass die Überdeckung Katzenssee realisiert werden kann. Wenn sich Stadt und Kanton mit einem Beitrag am Projekt beteiligen,

verhelfen sie dem Projekt damit zu einer raschen Realisierung. Man kann jetzt natürlich die kompromisslose Linie fahren und sagen: «Der Bund ist zuständig, allein der Bund soll alles bezahlen». Oder wir können uns auf einen Kompromiss einlassen, so wie es uns SVP-Regierungsrat Ernst Stocker und die Mehrheit des Städtzürcher Stimmvolkes vorschlagen. Dieser Kompromiss sieht vor, dass sich das Astra (*Bundesamt für Strassen*) mit 65 Prozent, die Stadt Zürich mit 15 Prozent und der Kanton maximal mit 20 Prozent an diesem Projekt beteiligen werden. Der Schutz vor Verkehrslärm für die Menschen, ein intakter Wildwechsel in einem Naturschutzgebiet, das sind für uns durchaus zwei wichtige Anliegen. Wichtig ist für uns aber auch: Das Bauwerk bleibt nach Fertigstellung im Besitz des Bundes. Das bedeutet, der Kanton Zürich ist bei Betriebs- und Unterhaltskosten nicht beteiligt.

Wir sind der Meinung, dass wir in diesem Fall einen Kompromiss eingehen müssen. Damit haben alle Beteiligten einen Gewinn. Der Bund kann die Überdeckung rasch und günstig realisieren, die Anwohner erhalten einen wirksamen Lärmschutz, für das Wild wird das Revier zusammenhängend, das Naturschutzgebiet erhält eine Aufwertung und die Autofahrer laufen nicht Gefahr, plötzlich einen brünstigen Rehbock vor sich zu sehen. Man mag sich jetzt einzig noch darüber streiten, wer bei diesem Kompromiss das beste Geschäft macht, Bund, Kanton oder die Stadt. Dazu ein Zitat des ehemaligen deutschen Bundeskanzlers Ludwig Erhard: «Ein Kompromiss, das ist die Kunst, einen Kuchen so zu teilen, dass jeder meint, er habe das grösste Stück bekommen.» In diesem Sinne wird die EVP der Vorlage [4691](#) zustimmen.

Franco Albanese (CVP, Winterthur): Die CVP-Fraktion stimmt dem Kredit aus folgenden Gründen zu: Das Gebiet um den Katzenssee ist ein sehr wertvoller Lebens- und Landschaftsraum. Seit 1915 steht es unter Landschaftsschutz. Die sensible Moorlandschaft wird jedoch seit der Eröffnung der Nordumfahrung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen bedroht. Die CVP ist daher erfreut, dass der Ausbau der Nordumfahrung auch zur Verbesserung des Naturschutzes genutzt werden kann. Die Autobahnüberdeckung Katzenssee würde Lärm- und Schadstoffimmissionen verringern und den wertvollen Lebens- und Landschaftsraum um die Katzensseen aufwerten. Zusätzlich würden auch die nahe liegenden Siedlungsgebiete von der Überdeckung pro-

fitieren. Die finanzielle Lastenaufteilung zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich erachten wir als gerecht.

Gleichzeitig möchte ich betonen, dass eine Überdeckung des Gubristportals bei Weiningen aus ökologischen und raumplanerischen Überlegungen ähnlich grosse Vorteile mit sich brächte wie die Überdeckung Katzenssee. Das Astra jedoch lehnt das Vorhaben aus Kostengründen ab. Doch die Entscheidung ist noch nicht endgültig gefallen. Erfreulich sind die neusten Signale aus Bundesbern. Die Verkehrskommission verlangt, dass eine Kompromisslösung gesucht werden soll. Vorerst wünschen wir uns jedoch, dass die Überdeckung Katzenssee möglichst rasch in Angriff genommen werden kann, weshalb wir dem Objektkredit zustimmen. Dankeschön.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Der Kanton Zürich müsste mit voraussichtlich 25 Millionen Franken für die Autobahnüberdeckung nicht gewaltig viel bezahlen. Da ist man geneigt, das Projekt durchzuwinken. Trotzdem muss man sich bei Gesamtkosten von 130 Millionen Franken für nur 580 Meter Überdeckung die Frage stellen: Ist das vernünftig? Ist es das wert? Die Befürworter – das sind alle Parteien ausser der EDU und der SVP – argumentieren mit Lärmschutz, Moorschutz und wiedergewonnenem Pseudo-Wildwechsel in die Stadt, wir als Gegner mit hohen Baukosten, mit markanten Unterhaltskosten, mit unnötiger Einschränkung für eine mögliche Erweiterung des Nordrings auf acht Spuren. Diese Überdeckung ist unnötig, da die Frösche sicher nicht in die Stadt Zürich auswandern wollen. Inwiefern eine kantonale Beteiligung ein Präjudiz für künftige Leistungen des Kantons schaffen würde, ist ebenfalls nicht bekannt. Müsste der Kanton auch in Zukunft Überdeckungen, zum Beispiel in Weiningen, und Bundesinfrastrukturbauten mitfinanzieren? Und wird die NFA (*Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen*), kaum eingeführt, wieder ausgehöhlt? Autobahnen und Zusatzbauten sind Bundessache und müssen von diesem finanziert werden.

Die EDU ist nicht grundsätzlich gegen Überdeckungen. In Schwamendingen braucht es diese dringlicher heute als morgen. Da wird durch die Überdeckung eine markante Lebensqualitätssteigerung erreicht. Der Unterschied von Schwamendingen zu Affoltern ist jedoch gravierend: In Schwamendingen ist die Stadt, schon lange bevor die Autobahn gebaut wurde, gestanden. In Affoltern hat man erst kürzlich

die Stadt erweitert, und zwar bewusst viel zu nahe an die Autobahn. Beim Katzenssee quaken die Frösche auch weiterhin ohne Überdeckung. Lehnen Sie zusammen mit der EDU diesen unsinnigen Projektkredit ab. Danke.

Hanspeter Haug (SVP, Weiningen): Im März 2007 genehmigte dieser Rat in der damaligen Zusammensetzung den Verkehrsrichtplan und im darauffolgenden Mai tat der Bundesrat Gleiches. Dieser Richtplan sieht Überdeckungen bei beiden Portalen des Gubristtunnels vor. Ich teile die Argumentation meiner Fraktionskolleginnen und -kollegen, dass die Mitfinanzierung des Kantons an der Nordumfahrung Zürich, Ausbau Gubristtunnel, in einem Guss erfolgen soll und nicht einem Objektkredit auf der einen Seite zugestimmt werden kann, obwohl man noch nicht weiss, was auf der andern Seite geht. Es ist auch für mich schwer nachvollziehbar und ich finde es inakzeptabel, auf der einen Seite für Wildübergänge und für anderes Getier, das da kreucht und fleucht, die Autobahn auf einer Länge von 580 Metern zu überdecken und auf der andern Seite, wo es um siedlungsverträgliche Portalgestaltung von 270 Metern geht, bei einem täglichen Verkehrsaufkommen bis zu 130'000 Fahrzeugen, zu argumentieren ich zitiere den Vizedirektor Jürg Röthlisberger des Astra: Man sehe keinen Sinn in einer Überdeckung. Wenn das Wohl der Tiere – und dies bei allem Respekt gegenüber der Schöpfung – über das der Anwohner der am stärksten befahrenen Autobahn in diesem Land gestellt wird, haben wir jegliches Augenmass verloren.

Die Gemeinde Weiningen hat sich seit Beginn des Verfahrens für eine Überdeckung im Sinne einer Dorfreparatur beim Südportal eingesetzt, und zwar nicht primär auf juristischem Wege, sondern unter Beizug anerkannter Fachleute. Wir haben Workshops organisiert unter Beizug des Astra, dessen Beitrag allerdings nur darin bestand, unser Gutachten zu widerlegen. Wir haben uns aber auch finanziell engagiert, die Machbarkeitsstudie «Chance Gubrist» mitfinanziert und bis heute in dieser Sache rund 500'000 Franken investiert. Und wenn ich Markus Schaaf nochmals in Erinnerung rufe: Dann wird sich auch die Gemeinde Weiningen an diesem Projekt finanziell beteiligen müssen, das ist uns völlig klar. Aber dass eine Gemeinde mit 4000 Einwohnern, um heute nur zu ihrem Recht zu kommen, bereits eine halbe Million investiert hat, finde ich, geht doch über das Mass hinaus. Wir haben mittlerweile von unserer Gemeindefläche 8 Prozent Autobah-

nen und Autobahnumland, und es scheint mir absolut unverhältnismässig, unter diesen Voraussetzungen für eine Überdeckung von 270 Metern kämpfen zu müssen, zumal – und darauf weise ich ebenfalls hin – die Überdeckung Katzenssee ebenso wenig Bestandteil des generellen Projektes ist wie die Überdeckung Weiningen und wie eine zweite, nachträglich geplante Spur von Urdorf vor das Gubristportal hin, obwohl das auch sinnvoll ist.

In der Zwischenzeit hat sich einiges getan: Der Nationalrat hat am 15. März 2011 eine Kommissionsmotion überwiesen, und zwar mit 119 zu 36 Stimmen. Die gleiche Motion fand in der vorberatenden Kommission des Ständerates statt und dieser hat ihr am 12. Mai ebenfalls zugestimmt. Sollte dies der Fall sein und auch im Ständerat bewilligt werden, wird das Astra verpflichtet, mit dem Kanton Zürich und der Gemeinde Weiningen Verhandlungen aufzunehmen für eine gemeinsame Lösung. Der Gemeinderat von Weiningen hat immer betont, dass für ihn eine gemeinsame Lösung im Vordergrund steht, durch die eine Verzögerung vermieden werden kann. Ob eine Kompromisslösung gefunden und diese auch von der Gemeinde akzeptiert wird, wird bei uns eine ausserordentliche Gemeindeversammlung beschliessen, oder ob der juristische Weg doch noch eingeschlagen wird.

An dieser Stelle bedanke ich mich als Gemeindepräsident bei Regierungsrat Ernst Stocker, der sich Bern vehement für unsere Anliegen eingesetzt hat. Im Gegensatz zu meinen Fraktionskollegen, deren Argumente ich wie gesagt nachvollziehen kann, werde ich dem Kredit zustimmen und mit mir meine SVP-Kollegen aus dem Limmattal. Ich danke Ihnen.

Silvia Seiz (SP, Zürich): Die SP Zürich 11 und der Quartierverein haben sich bereits früh für eine Überdeckung eingesetzt. Für uns ist der Ausbau auf sechs Spuren in diesem Bereich ein Geben und ein Nehmen, und darum braucht es nun diese Überdeckung, damit Natur, Bevölkerung, aber auch unsere Tiere dort weiterhin mit einer einigermaßen guten Lebensqualität leben können. Ich verstehe es nicht, dass nun ein Hickhack besteht, dass man quasi sagt «Wir wollen das nicht, solange Weiningen nicht auch seinen Bereich bekommt». Das ist doch nicht realistisch. Sagen Sie doch jetzt Ja und wir unterstützen Sie dabei, dass Weiningen dann auch diesen Teil bekommt. Wir können doch Projekte nur gemeinsam durchbringen. Ich verstehe das

nicht. Ich habe mich heute Morgen sehr geärgert, als ich das im Radio gehört habe, dass es nun diese Ausspielung gibt. Ich kenne auch die Sorgen der Bauern im Unterdorf in Zürich-Affoltern, die nicht so begeistert sind von dieser Überdeckung, weil sie einen kleinen Teil Land verlieren. Aber sie bekommen doch mehr dazu. Wenn der Deckel da ist, dann können sie den auch bearbeiten. Ich bitte darum die Kolleginnen und Kollegen aus Zürich-Nord, sich auch bei den Bauern dafür einzusetzen, dass dieses Projekt jetzt gebaut werden kann. Die Stadt Zürich mit ihrer Bevölkerung hat mit einem grossen Mehr dieses Geld gesprochen.

Willy Haderer (SVP, Unterengstringen): Wir Limmattaler müssen nun klar und deutlich sagen: Nein, nein und noch einmal nein! «Mir lönd eus nöd scho wider verseckle!» Entschuldigung, ich wollte sagen «nicht wieder im Stich lassen». Wir lärmgeplagten und -erprobten Limmattaler – von den Strassen über die Autobahnen, über die Eisenbahnen bis zum Luftverkehr – haben in den letzten Jahrzehnten alles über uns ergehen lassen. Und immer dann, wenn wir etwas von diesem Rat auch wollten, wurden wir im Stich gelassen. Als wir vor circa zehn Jahren als Limmattaler Ja sagten zur Schwamendinger Überdeckung hatte ich in Unterengstringen das Begehren einer Teilüberdeckung der A1. Niemand hat uns unterstützt, auch der Regierungsrat damals nicht. Unser Kampf in Bern hat beim Bundesgericht in Lausanne geendet. Dort bekamen wir in der Sache recht, bekamen eine Entschädigung, aber aus Kostengründen hat man sich nicht durchgerungen, dem Bund zu sagen, dass diese Überdeckung für die Menschen dort notwendig sei.

Eine ähnliche Bewandtnis hat es natürlich gehabt, als man den Gateway in Dietikon festlegte. Eine ehemalige Regierungsrätin hat sich dazu verstiegen: «Das Limmattal hat ja schon so viel Lärm, da kann man das auch noch hintun.» Das ist die Stimmungslage, die wir momentan im Limmattal haben. Und jetzt sind wir in einem jahrelangen Kampf für diese kleine Überdeckung in Weiningen. Besten Dank der Regierung! Schon die Vorgängerin, aber auch Regierungsrat Ernst Stocker insbesondere jetzt im aktuellen Schlusskampf, welcher eigentlich zu einer Lösung finden sollte, haben uns unterstützt. Ich denke, es ist auch Zeit, dass Sie hin und wieder Begehren aus dem Limmattal unterstützen. Und es ist für mich ein Lichtblick, dass Sie das

damals beim Richtplaneintrag getan haben, auch für die Limmattalbahn.

Und in diesem Sinn, weil wir vernünftige Leute sind im Limmattal, muss ich Ihnen sagen, werde ich genau wie alle anderen Limmattaler Ja stimmen für diesen Kredit. Denn es kann nicht sein, dass man gegenseitig Regionen gegeneinander ausspielt. Am einen Ort ist man grosszügig, wie das der Bund jetzt an dieser Nordringumfahrung und am Gubristausbau dokumentiert, und an anderen Orten, wie im Zürcher Limmattal, ist man zurückhaltend und sagt «Die sollen selbst schauen».

Ich bitte Sie wirklich dringend auch in Zukunft um Unterstützung dieser stark wachsenden Region. Es ist eine wichtige Region in der Zukunft für die Stadt Zürich und für das zentrale Gebiet in unserem Kanton. Wir sind Wachstumsregion zusammen mit dem Glatttal und der Stadt Zürich. Unterstützen Sie diese Anstrengungen, aber geben Sie uns auch, wo wir Bedürfnisse haben und wo wir auch berechnigte Anliegen vertreten. Ich danke Ihnen. Wir werden diesen Kredit unterstützen.

Andreas Geistlich (FDP, Schlieren): Der Verkehr muss fliessen, das ist das oberste Primat. Aber er soll, wo immer möglich, auch menschengerecht und naturfreundlich gestaltet werden. Hier sind pragmatische Lösungen gefragt. Deshalb kann ich unterstützen, was man am Katzenssee machen möchte. Was dem Nordportal recht ist, soll aber dereinst auch dem Südportal nur billig sein. Denken Sie daran, wenn es in diesem Rat trotzdem einmal um den kantonalen Beitrag an die Überdachung im Süden gehen wird. Das Wohl der Menschen muss uns gleichviel wert sein wie dasjenige der Natur. Auch der Bund sollte endlich zur Kenntnis nehmen, dass der bevölkerungsreiche und finanzstarke Kanton Zürich gute – und ich sage vor allem rasche – Lösungen zugut hat. Deshalb meine ich: Wenn man einen Deckel bauen kann, damit sich im Norden Hase und Fuchs gute Nacht sagen können, dann sollte man auch einen Deckel bauen dort, wo sich Menschen gute Nacht sagen möchten – bei offenem Fenster.

Ich bitte Sie zudem, Regierungsrat Ernst Stocker, mit den zuständigen Stellen unbedingt darauf zu achten, dass der Verkehr am Gubrist zu keinem Zeitpunkt und in keiner Weise durch die Bauarbeiten beein-

trächtigt wird. Das wäre etwas, das wir uns schlicht nicht leisten könnten. Besten Dank.

Karl Zweifel (SVP, Zürich): Ich möchte eigentlich eine generelle Bemerkung machen zu solchen Projekten, vor allem dann, wenn man über Preisgünstigkeit spricht. Es geht hier um 500 Meter Schallschutz, der 130 Millionen Franken kostet. Wir wissen ja, wie die Spielchen gehen: Es werden 160 Millionen Franken ausgegeben, das ist weit über 220'000 Franken pro Meter. Es wundert mich nicht, seit ich in diesen Räten sitze, dass ein Schmidheiny Milliardär ist, dass Implenia, Strabag und so weiter nur so in den Kohlen schwimmen, wenn wir das Geld für solche «billigen» Projekte nur so verschleudern.

Zum Zweiten geht es bei der Deckelung ja eigentlich nicht um den Lärmschutz allein; den könnten wir mit Lärmwänden billiger haben. Ich habe beim Projekt «Überdeckelung beim Entlisberg» einmal nachgeschaut, was dann auf diesem Deckel alles stattfinden soll. Das liest sich wie ein «Who is who?» des Landschaftsschutzes. Schrebergartenverein auf Deckelung, das sind wohl die teuersten Schrebergärten der Welt. Das Waldamt ist dabei, das Komitee «Ämtli fürs Entli», der Verein für Familiengärten, Feuchtbiotopschutzvereine, Sukzessionsflächenschutz, Aussichtskanzlei, Kleingärten, Allmendwiesen und Pflanzen für Magerwiesen, alles das muss her auf den Deckel.

Es wundert mich auch dieses «Kässelidenken», das doch schon sehr einfach ist. Denn diese 130 Millionen Franken zahlen wir ja eigentlich immer, sei es über den Bund, über den Kanton oder über die Stadt. Und ich muss Ihnen sagen: Wenn wir die ganze Schweizer Bevölkerung so «abdecken» wollen, dann ist der Staat nach dieser «Abdeckelung» schlichtweg pleite. (*Unmutsäusserungen von der linken Ratsseite.*) Jawohl, das ist eben genau die linke Ansicht, deshalb sind ja die Staatsbankrotte das Ende einer jeglichen sozialistischen Ideologie (*Heiterkeit*).

Finanziell – da muss ich Ihnen einfach sagen: Nichts gegen Lärmschutz, aber man könnte es anders machen, man könnte es eindeutig auch billiger machen –, finanziell sind solche Projekte bar jeglicher Vernunft.

Roland Munz (SP, Zürich): Nein zu dieser Einhausung am Katzenssee ist ganz klar kontraproduktiv, wenn man auch eine Einhausung bei Weiningen möchte. Sie werden ganz bestimmt im Limmattal unsere Unterstützung bekommen, wenn es dann darum geht, der Vorlage in Weiningen zum Durchbruch zu verhelfen. Aber hier geht es um eine Etappierung der beidseitigen Überdeckung aufgrund einer Bundesbereitschaft, sich auf der einen Seite vom Bund aus zu beteiligen, und auf der andern Seite braucht es noch etwas Überzeugungsarbeit, Überzeugungsarbeit, die die Bundesvertreterinnen und -vertreter unserer Seite sehr gern mittragen werden. Aber wir haben ja auf Bundesebene, wie Sie alle wissen, nicht die Mehrheit. Vielleicht ist es auch an den bürgerlichen Vertreterinnen und Vertretern, für die Einhausung in Weiningen auf Bundesebene zusammen mit unseren Vertretungen zu lobbyieren. Selbstverständlich werden wir dem dann auch zustimmen.

Nur, wenn wir jetzt Nein sagen zu etwas, bei dem der Bund sich engagieren möchte, weil wir noch etwas anderes auch möchten, dann ist es natürlich ein sehr verheerendes Signal nach Bern. Denn dann wird sich der Bund sagen «Ja, wenn sie schon das nicht wollen, an dem wir uns beteiligen, dann werden wir das andere ganz bestimmt nicht bringen». Natürlich kann man auch sagen «Der Bund soll alles selber bezahlen», aber auch da sagen wir wieder: Wir wollen ja nicht nur das Minimum, wir wollen auch etwas Landschaftsverträgliches, Siedlungsverträgliches, etwas Schönes. Deshalb ist es auch in Ordnung und richtig – das sage ich auch als Vertreter der Stadt Zürich –, dass sich Stadt und Kanton angemessen beteiligen werden.

Wir hoffen natürlich, dass es jetzt rasch geht; gerade auch wegen der Beteiligungen von Kanton und Stadt. Wir hoffen das, nicht nur Markus Schaaf aus Zell; das freut uns natürlich sehr, dass auch Sie hoffen, dass in Zürich-Nord rasch etwas geschieht. Nur, wir hoffen schon sehr lange in Zürich-Nord. Ich möchte daran erinnern, dass im November 2001 dieser Rat in seltener Einmütigkeit einstimmig beschlossen hat, die Autobahn bei Schwamendingen einzuhausen. 2006 nahm dann das Städtzürcher Stimmvolk mit 83 Prozent Ja-Stimmen-Anteil die Vorlage an. Seither zieht sich das Projekt in die Länge und immer weiter in die Länge. Einmal wird ausgeführt, man kenne halt den Baugrund noch nicht so gut, obwohl darunter bereits ein Tram-tunnel gebaut worden ist. Ein andermal wird gesagt, die Zuständigkeiten hätten sich halt verschoben. Offenbar scheint der Wissenstransfer

vom Kanton zum Bund etwas schwieriger zu sein. Sie schliessen daraus, in Zürich-Nord gärt die Stimmung, wenn man dort das Wort «Einhausung» oder «Autobahnüberdeckung» in den Mund nimmt. Wir mögen uns da nicht mehr länger hinhalten lassen. Und wir werden uns ganz bestimmt nicht mehr länger ruhig verhalten, wenn jetzt zur Einhausung Katzenssee Ja gesagt wird und wieder während Jahren nichts geschieht. Wir wollen jetzt schnell diese Einhausung. Wir wollen vor allem auch sehr schnell Nägel mit Köpfen bei der Einhausung Schwamendingen. Und dann werden wir zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern des Limmattals auch auf Bundesebene sehr rasch die Einhausung bei Weiningen an die Hand nehmen, das kann ich Ihnen versprechen.

Ich hoffe auf einstimmige Unterstützung dieser Vorlage hier.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Geschätzte vier Limmattalvertreter der SVP, ich danke schon herzlich, dass Sie die Einsicht haben, dass man die beiden Projekte nicht gegeneinander ausspielen muss, soll und darf. Diese Steigerung seit der Verkehrsrichtplan-Debatte 2007 bei der SVP ist beachtlich. Damals war es eine Person, also sozusagen 1 Prozent der SVP, jetzt sind wir schon bei 8 Prozent. Wenn wirklich diese Vernunftswelle bei der SVP weitergeht, dann müssen wir 35 Jahre warten, bis wir eine Mehrheit der SVP haben, die zu einem vernünftigen Überdeckungsprojekt Ja sagt, ob es der Katzenssee ist, ob es der Gubristtunnel ist, und so weiter. Bei den sinnvollen Projekten sind wir dabei. Die SP hat immer für die 70'000 Einwohnerinnen und Einwohner des Limmattals gesorgt. Wir sind zuvorderst dabei beim Bau der Limmattalbahn, wir waren zuvorderst beim Vorschlag zur Minderung des MIV (*motorisierte Individualverkehr*) beim Konzept um den Gateway. Wir hängen das Limmattal nicht ab, ganz im Gegenteil: Wir wollen dort eine hohe Lebensqualität haben, aber jetzt müssen wir zuerst für die hohe Lebensqualität in Zürich-Nord schauen. Das zweite Projekt kommt bestimmt, geschätzte Damen und Herren der SVP, warten wir doch nicht diese 35 Jahre, drücken Sie doch jetzt die Ja-Taste! Es lohnt sich hauptsächlich für eine Weiterentwicklung im Kanton.

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Diese Vorlage ist tatsächlich ordnungspolitisch nicht korrekt aufgelegt. Jedermann in diesem Saal

weiss, dass wir seit Jahrzehnten über den Ausbau des Gubristtunnels sprechen, dass seit Anfang des Jahres 2001 sogar der Kanton Zürich noch mit dem Projekt beauftragt wurde; er wurde später abgelöst durch das Astra. Dieser Kantonsrat hat in aller Deutlichkeit und Klarheit festgelegt, dass an diesem Projektabschnitt auf der Weininger Seite wie auf der Nord-Seite die Überdeckung aufgenommen wird, behördenverbindlich verabschiedet. Diese Dokumente gingen alle nach Bern, wurden geprüft. Das Astra hat einen klaren Auftrag. Es ist nicht in Ordnung, dass hinterher dieses Projekt gesplittet wird. Auf Druck der Stadt Zürich mit einem gewichtigen Engagement konnte die Nord-Seite vorangetrieben werden. Und die kleine Gemeinde Weiningen kämpft heute noch – und das ist eben gesichert – um eine Lösung. Hier ist nicht paritätisch gehandelt worden. Hier wurde ein Projekt gesplittet und es ist nicht in Ordnung und das ist auch der Protest, den hier die SVP-Fraktion an den Tag legt: So verkehrt man nicht! Das Wohl der Tiere sei in Ehren, aber das Wohl der Leute mindestens zum gleichen Wert. Und hier hätte von allem Anfang an beidseits des Tunnels eine Lösung vorangetrieben werden sollen. Aus diesem Grund sagt hier und heute die SVP in ihrer Mehrheit Nein zu diesem Projektierungskredit.

Thomas Hardegger (SP, Rümlang), Referent der KPB: Ich möchte noch zwei Dinge klarstellen aus der Beratung in der Kommission. Es wurde nie eine Konkurrenzsituation zwischen Weiningen und dem Katzenssee diskutiert. Deshalb hat sich auch nie eine Stimme gegen diese Überdeckung bei Weiningen erhoben. Die wird, so wie es zu vermuten ist, auch unterstützt. Aber es war einfach nie eine Diskussion in der Kommission. Man muss sich deshalb schon überlegen, was für ein Signal so eine Ablehnung der Überdeckung bei den Katzensseen zur Folge hätte. Würde das nicht heissen, der Kanton Zürich nimmt den Lärmschutz nicht so ernst, wenn er dieses Projekt hier jetzt ablehnt?

Es wurde kritisiert, dass der Bund sich bei der Kostenteilung aus der Verantwortung ziehen würde. Darüber kann man lange lamentieren. Aber es ist halt Tatsache – und das musste die Kommission zur Kenntnis nehmen –, ich zitiere aus der Weisung des Regierungsrates: «Die lärm- und landschaftsschutzrechtlichen Vorgaben werden bei der in einem Geländeeinschnitt liegenden Autobahn auch ohne den Bau einer Überdeckung eingehalten.» Das heisst, der Bund könnte

das mit Lärmschutzwänden erfüllen. Er hätte keine Verpflichtung. Wird dieser Beitrag des Kantons abgelehnt, dann wird der Bund sicher eine günstigere Lösung bringen, eine günstigere Lösung für sich als Bund. Es geht also darum beim Beitrag des Kantons Zürich: Wollen wir denn die Mehrleistung des Bundes annehmen? Wollen wir dieses Geld nach Zürich fließen lassen – zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner und des Landschaftsschutzes?

Im Namen der Mehrheit der Kommission bitte ich Sie um Unterstützung des Kredites.

Regierungsrat Ernst Stocker: Eigentlich kann ich es kurz machen, es wurde alles schon gesagt. Wovon sprechen wir? Auf der einen Seite das Naturschutzgebiet Katzenssee, ein «Hotspot» des Naturschutzes im Bereich des Kantons Zürich – Biodiversität wird hochgeschrieben, ein Kleinod, das es zu schützen gilt –, auf der anderen Seite ein Entwicklungsgebiet der Stadt Zürich für Wohnen und Leben. Erfreulich für mich heute Morgen: Niemand hat sich gegen den Ausbau des Gubrist, gegen die dritte Spur gewandt, sondern es wurde explizit gesagt von dieser Seite (*der linken Seite*), man solle es endlich machen, das finde ich schon einen Paradigmawechsel. Wir wollen also eine Strasse und die Überdeckung, um es nochmals klarzustellen.

Die Stadt Zürich hat ihr Geld gesprochen. Ich möchte hier nochmals betonen: Der Regierungsrat will Lösungen für die Strasseninfrastruktur im Kanton Zürich, um die Mobilität zu gewährleisten, um die wirtschaftlichen Ansprüche zu machen. Ich bin überzeugt davon, wenn wir dies wollen, wenn wir dies in absehbarer Zeit erstellen und realisieren wollen – wir haben ja das nächste Geschäft, das auch wieder auf diese Seite geht –, dann gilt es, diese Verkehrsinfrastrukturen so in die Landschaft einzubetten, dass die Belastungen für die Menschen und für die Natur optimal geregelt werden können. Auch ich weiss, dass es hier um viel Geld geht – es geht um sehr viel Geld – und dass der Bund sich manchmal aus diesen Lösungen rund um den NFA hinausschleicht, sage ich jetzt mal. Das passt uns auch nicht, aber ich kann Ihnen versichern: Wir werden uns hartnäckig – das Wort ist auch gefallen – für die Interessen des Kantons einsetzen. Und ich finde es auch falsch, wenn man hier – es wurde ja gesagt – Weinigen und Katzenssee-Überdeckung gegeneinander ausspielt. Ich bin überzeugt, wir brauchen beides. Und zu Weinigen möchte ich noch sagen: Die Ausgangslage nach dieser Entscheidung der nationalrätlichen

Kommission, an deren Sitzung ich selber anwesend war, aber auch der ständerätlichen Kommission ist viel besser für uns, für die Weininger als auch schon. Wir sind nämlich von den eidgenössischen Räten gehalten, zusammen mit dem Astra und der Gemeinde Weinigen jetzt eine adäquate Lösung, die auch realisierbar ist, zu machen. Das ist das klare Verdikt der nationalen Parlamentarier, und ich denke, das ist doch einmal eine gute Ausgangslage.

Und wenn ich nochmals auf die Überdeckung zurückkomme: Es ist viel Geld. Aber anderseits müssen wir sagen: Die Westumfahrung ist grösstenteils unter dem Boden, weil sie sonst nicht hätte realisiert werden können, die Oberlandautobahn ist grösstenteils unter dem Boden. Es sind Lösungen, die sehr viel Geld kosten, aber Lösungen, die wir brauchen. Und ich nehme als Verdikt aus diesem Rat mit: Sie alle wollen die dritte Spur am Gubrist (*Heiterkeit*) – ja, es wurde gesagt – und die Überdeckung Weinigen und da sind wir deckungsgleich.

Ich bitte den Rat, der Überdeckung so zuzustimmen. Es ist eine gute, sinnvolle Lösung. Besten Dank.

Eintreten

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

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Adrian Bergmann, Bruno Grossmann, Hans-Heinrich Heusser, Othmar Kern, Stefan Krebs:

I. Der Objektkredit von Fr. 25'000'000 als Kostenbeteiligung des Kantons Zürich zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Verkehr, wird nicht bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt und im Tagblatt der Stadt Zürich.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Der Erstunterzeichner des Minderheitsantrags ist zwischenzeitlich aus dem Rat ausgeschieden.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Adrian Bergmann gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 129 : 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Nun stellen wir noch fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 127 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag gemäss Ziffer I der Vorlage 4691a zuzustimmen und somit den Kredit in der Höhe von 25 Millionen Franken zu bewilligen. Das Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II., III., IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Stau weg!» (Ausgabenbremse)

Antrag der KEVU vom 19. April 2011 **4696b**

Ratspräsident Jürg Trachsel: Es ist über die kantonale Volksinitiative «Stau weg!» und zwei Gegenvorschläge zur Volksinitiative zu beschliessen. Eintreten auf Volksinitiativen ist obligatorisch. Eintreten auf den Gegenvorschlag liegt dagegen im Ermessen des Rates.

Wir führen zuerst eine Grundsatzdebatte zu Volksinitiative und Gegenvorschlag. Dann stimmen wir ab über Eintreten auf die Gegenvorschläge der Vorlage. Falls Sie eintreten, folgt die Detailberatung des Gegenvorschlags der Kommissionsmehrheit. Danach werden wir den Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit dem Gegenvorschlag des Minderheitsantrags von Lorenz Habicher – das ist Teil C – einander gegenüberstellen. Wenn Sie auf den Gegenvorschlag nicht eintreten, bereinigen wir Teil A der Vorlage.

Wir haben freie Debatte beschlossen. Zudem haben wir heute Morgen ebenfalls beschlossen, dass Reto Cavegn als Vertreter der Initiativkomitees an den Verhandlungen teilnehmen und seine Volksinitiative begründen kann.

Grundsatzdebatte

Ruedi Menzi (SVP, Rüti), Referent der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die vom TCS lancierte Volksinitiative nimmt eine grosse Sorge vieler Bürgerinnen und Bürger in unserem Kanton auf: Die täglichen kilometerlangen Staus auf unseren Strassen, insbesondere den Schnellverkehrsstrassen, an immer denselben Orten sind nicht nur ein stressiges Ärgernis für den Einzelnen, sondern auch volkswirtschaftlich sehr schädlich. Niemand wird also das Ziel der Initiative nicht unterstützen. «Stau weg!», das wollen eigentlich alle.

Die Frage aber ist, ob die Initiative, welche eine vom Zürcher Volk unterstützte Standesinitiative beim Bund vorsieht, zielführend sein kann. Klar ist, Nationalstrassen sind Sache des Bundes, eine Standesinitiative scheint somit das einzige direkte politische Instrument zu sein, das uns überhaupt bleibt. Wie beurteilt dies nun die KEVU, nachdem die Regierung die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen hat?

So richtig unterstützen mag die ursprüngliche Initiative niemand. Diejenigen, die sich für ihre Unterstützung ausgesprochen haben, möchten sie – denn das Anliegen sei ja berechtigt – immerhin nicht gänzlich missen, würden aber dem Stimmbürger zu verstehen geben, dass sie ihren Gegenvorschlag auf jeden Fall vorziehen. Der Rest der Kommission lehnt sie aus verschiedenen Gründen ab: Einige, weil sie gegenüber dem Strassenbau grundsätzlich skeptisch sind, andere er-

achten das Instrument der Standesinitiative als ungeeignet, ja, im schlimmsten Falle als geradezu kontraproduktiv. Von den kleinen Mängeln der Initiative, etwa dass der Gubristausbau gar nicht mehr genannt wird, dafür Projekte wie der Waidhaldentunnel, die nicht primär Bundessache sind, spreche ich nicht länger. Die wichtigste Tatsache ist nämlich, dass eine Standesinitiative eines Kantons beim Bund nur Erfolg haben kann, wenn sie auch anderen Kantonen konkrete Vorteile bringt oder sie zumindest nicht benachteiligt. Das ist auch der Grund, dass die meisten Standesinitiativen scheitern, diejenigen des eh gern als gross und mächtig hingestellten Kantons Zürich sogar besonders oft.

Bringen denn der Ausbau der Ost-West-Achse und die Verbindung mit dem wichtigsten Wirtschaftsraum der Schweiz nicht allen nur Vorteile? Diese Argumentation, die bei der ÖV-Durchmesserlinie, nicht zuletzt auch deshalb Gewicht hatte, weil der Kanton Zürich im Gegenzug Bahnprojekte in Genf und auch im Tessin direkt stützte und viele Allianzen schmiedete, greift hier leider nicht. Kann sich die Restschweiz durch diese Standesinitiative absehbaren Gewinn versprechen? Das Gegenteil ist der Fall. Denn die Realisation aller in der Volksinitiative bezeichneten Vorhaben würde innerhalb der nächsten 15 Jahre sämtliche für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Ressourcen des Bundes im Kanton Zürich binden. Da wird kein anderer Kanton zustimmen können. Die National- und Ständeräte werden ihren Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern kaum klar machen wollen, dass mit ihrem Segen alles Geld nach Zürich geht. Die Standesinitiative wird in Bern in Bausch und Bogen abgelehnt werden und richtet schlimmstenfalls sogar indirekten Schaden an, indem den dringend nötigen Strassenbauprojekten für den Kanton Zürich durch das unsensible Vorpreschen bei den freundeidgenössischen Parlamentariern eben auch im Einzelfall dann Goodwill entzogen wird. Ein pauschales Bundes-Nein zu all diesen Projekten könnte fatal sein. Wir sollten es nicht provozieren, indem wir diese Volksinitiative dem Volk uneingeschränkt zur Annahme empfehlen.

Die Alternative ist ein Gegenvorschlag, so wie das der Kantonsrat der KEVU am 13. Juli 2010 aufgetragen hat. Seien wir ehrlich: Die Suche nach einem Gegenvorschlag war nicht so einfach. Wenn sie es gewesen wäre, hätte sich nämlich auch die Regierung, der «Stau weg!» erklärermassen auch ein Anliegen ist, dahinter gemacht.

Die Mehrheit der KEVU hat aber einen Ausweg gefunden, der den Stau auf jeden Fall erträglicher macht. Wenn der Kanton Zürich die zurzeit im Waadtland erprobte Bewirtschaftung der Pannestreifen und Massnahmen zur Verkehrssteuerung an gewissen neuralgischen Punkten vorziehen und vorfinanzieren kann, ist schon viel getan; ebenso, wenn der Kanton Zürich, wie das schon eingefädelt ist, definitiv die Regionale Verkehrszentrale für die Region Zürich selber betreiben kann. Dafür soll ein bis 2030 befristeter Rahmenkredit von 50 Millionen Franken bereitgestellt werden, welche für den eigentlich zuständigen Bund als Vorfinanzierung gelten sollen. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat alle drei Jahre über die Massnahmen Bericht zu erstatten. Soweit die Mehrheitsmeinung der KEVU.

Dann haben wir zwei Minderheitsanträge. Die eine Minderheit würde die Volksinitiative zumindest nicht einfach ohne Wenn und Aber ablehnen, bevorzugt aber einen Gegenvorschlag in Gesetzesform, der die Massnahmen des mehrheitlichen Gegenvorschlags umfasst; dies aber nur als Behelfsmassnahme, bis die gewünschten umfassenden Strassenbauten gemäss Verkehrsrichtplan umgesetzt sind. Diese Minderheit will den Regierungsrat gesetzlich verpflichten, sich für diese Strassenbauten einzusetzen.

Die Mehrheit lehnt diesen Gegenvorschlag ab, weil sie überzeugt ist, dass der Regierungsrat keinen zusätzlichen gesetzlichen Auftrag braucht, um sich für diese Strassenbauten einzusetzen. Der Auftrag sei durch den Richtplan gegeben, ein Gesetz gebe nur eine Scheinsicherheit. Zudem sei der Katalog der Bauten starr und lasse, einmal in Gesetzesform gegossen, nur schwer notwendige Änderungen im Bauprogramm zu. Andere wiederum wenden sich gegen diesen Gegenvorschlag, weil sie dem Bau weiterer Nationalstrassen grundsätzlich negativ gegenüberstehen.

Eine weitere Minderheit empfiehlt wie die Regierung, die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Dies aus unterschiedlichen Motiven: Zum einen gibt es diejenigen, denen nie sehr viel an einem Gegenvorschlag gelegen war, da sie dem Stau auf den Zürcher Strassen mit – sagen wir einmal – einer gewissen Gelassenheit gegenüberstehen und – sagen wie es noch einmal neutral – mit der anzunehmenden Abfuhr einer allfälligen Standesinitiative beim Bund gut leben können. Dann gibt es Skepsis gegenüber dem mehrheitlichen Gegenvorschlag. Insbesondere scheint es dieser Minderheit wenig wahrscheinlich, dass sich der Bund mittels Vorfinanzierung noch zu ir-

gendetwas zwingen liesse. Diese Zeiten seien auch beim ÖV nachweislich vorbei. Zudem sei punkto Standstreifenbewirtschaftung das Ergebnis des Versuches in der Waadt zuerst abzuwarten, der Bund werde vorher gar nichts tun.

Im Namen der vorberatenden Kommission empfehle ich Ihnen, dem Entscheid der Mehrheit zu folgen. Danke.

Reto Cavegn, Vertreter des Initiativkomitees: Ich bedanke mich für die Gelegenheit, im Namen des Initiativkomitees «Stau weg!» unsere Initiative und auch unsere Haltung zu den Gegenvorschlägen vor der Legislative des Kantons Zürich zu erläutern.

Vergangene Woche hat die meistgelesene Tageszeitung in der Schweiz – nicht der «Blick» – gefragt: «Bleibt unsere Wirtschaft im Stau stecken?» Und sie hat die Antwort gleich mitgeliefert: «Wenn die Schweiz nicht ihre Verkehrsinfrastruktur in Ordnung bringt, droht sie ins wirtschaftliche Hintertreffen zu geraten.»

Was für die Schweiz gilt, gilt noch viel stärker für den Kanton Zürich. Unser Kanton ist mit Abstand der wirtschaftsstärkste Kanton der Schweiz, das macht ihn verwundbar. Er ist leider auch der absolute Stau-Schwerpunkt in der Schweiz. Ein Viertel aller Staustunden, die in der Schweiz gemessen werden, fallen zwischen der Nordumfahrung und Winterthur an. Sie haben sich seit 2003 verdoppelt. Diese Zahlen und die persönlich frustrierenden Erfahrungen, die wir jeden Tag im Stau machen müssen, führen uns immer wieder vor Augen: Wir haben ein grosses Stauproblem.

Dieses Stauproblem wird sich nicht von alleine lösen, und es wird auch nicht kleiner, im Gegenteil. Wenn wir jetzt nicht reagieren, droht ein totaler Verkehrskollaps mit verheerenden Folgen für die Volkswirtschaft. Bereits heute verlieren wir Jahr für Jahr mehr als 100 Millionen Franken im Stau, mehr als 100 Millionen allein im Wirtschaftsraum Zürich. Die Tendenz ist rasch steigend. Wollen wir da tatenlos zusehen und schauen, wie wir das Geld verlieren, oder wollen wir handeln. Diese Frage steht im Zentrum unserer «Stau weg!»-Initiative und somit auch im Zentrum der heutigen Debatte. Und ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen: Die sechs Schlüsselprojekte in unserer Initiative entspringen nicht automobilistischem Wunschdenken, sondern stehen im kantonalen Verkehrsrichtplan, welcher von diesem Rat mit komfortabler Mehrheit genehmigt worden ist.

Es ist so, die Standesinitiative ist ein umstrittenes und schwieriges Instrument, um das Stauproblem zu bekämpfen. Es ist auch dem TCS bewusst, dass Standesinitiativen in den seltensten Fällen eins zu eins umgesetzt werden und dass sie in Bern einen äusserst schwierigen Stand haben. Aber die schwierigen Zuständigkeiten im Strassenbau seit der NFA und das Fehlen einer Gesetzesinitiative reduzieren das Arsenal an politischen Rechten und Möglichkeiten nachhaltig, und es blieb uns eigentlich nur die Form der Standesinitiative. Wir wissen aber, dass Standesinitiativen Druck erzeugen können, etwas bewegen können und auch die politische Traktandenliste beeinflussen. Wenn der Kanton Zürich die Standesinitiative nach Bern überweist, setzt er damit ein deutliches Zeichen: Jetzt ist Zürich an der Reihe. Und er sagt auch, dass es der Kanton Zürich nicht länger goutiert, dass er mit Abstand am meisten Geld in die NFA einschiess, um Mal für Mal zuschauen zu müssen, wie die Bergkantone grosszügige Infrastrukturprojekte finanziert erhalten, während Stadtkantone wie unser Kanton leer ausgehen.

Der weitere Ausbau des Nationalstrassennetzes muss dort erfolgen, wo der Handlungsbedarf am grössten ist, und das ist im Wirtschaftsraum Zürich, das belegen die Zahlen des Bundes klar und deutlich. Es ist auch klar, wenn die Standesinitiative in Bern platziert ist, ist die Arbeit nicht erledigt. Unsere Initiative ist auch ein Weckruf für unsere Regierung und für die Zürcher Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bern. Sie sollen dort dieses Anliegen mit Vehemenz vertreten, die legitimen Ansprüche einfordern und die notwendigen Mehrheiten für die zentralen Infrastrukturprojekte im Wirtschaftsraum Zürich finden. Nehmen Sie das Beispiel «Durchgangsbahnhof», da haben Regierungsrat und Zürcher Parlamentarierinnen und Parlamentarier sich mit Vehemenz für dieses Projekt eingesetzt – mit grossem Erfolg. Wenn wir das Stauproblem lösen oder zumindest entschärfen können, profitieren alle davon. Die ärgerlichen und teuren Wartezeiten im Stau fallen weg. Die Wirtschaft – insbesondere das Gewerbe – wird nicht unnötig gebremst und kann effizienter arbeiten. Je weniger Stau wir auf den Autobahnen haben, desto weniger Ausweichverkehr gibt es in den Städten und Dörfern. Das erhöht die Verkehrssicherheit und auch die Lebensqualität. Und schliesslich wird eine Kapazitätserhöhung auf den Autobahnen dazu führen, dass die grossen Städte massiv vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Das wird die Wohnbevölkerung und auch alle ÖV-Benutzer freuen.

Ich komme zu den beiden Gegenvorschlägen der KEVU. Der Mehrheitsantrag nimmt die in der Initiative vorgesehenen Sofortmassnahmen auf. Er hat das Potenzial, Prozesse, die in Gang sind, zu beschleunigen. Eine Annahme dieses Gegenvorschlags würde kurz- bis mittelfristig zur Entlastung führen, langfristig das Stauprobblem jedoch keinesfalls lösen. Ob eine Annahme dieses Gegenvorschlags einen Rückzug der «Stau weg!»-Initiative ermöglichen würde, hängt davon ab, ob Regierungs- und Kantonsrat glaubwürdig darlegen können, dass sie sich auch der langfristigen Lösung des Stauproblems annehmen.

Dann unsere Stellungnahme zum Minderheitsantrag. Dieser Gegenvorschlag nimmt die Hauptanliegen der «Stau weg!»-Initiative auf und konkretisiert sie auf Gesetzesstufe. Es würde damit eine gute Grundlage dafür bestehen, die Initiative zurückzuziehen.

Die notwendigen Unterschriften für die «Stau weg!»-Initiative waren schnell beisammen. Das zeigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger unseres Kantons den Eindruck haben, dass sich die Politik zu wenig um das Stauprobblem kümmert. Regierungsrat und Kommission haben wenig dazu beigetragen, diesen Eindruck zu korrigieren. Sie können dank unserer Initiative heute damit beginnen, diesen Eindruck zu korrigieren. Nutzen Sie diese Chance – zum Wohl unseres Kantons!

Die Grundsatzdebatte wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der SVP zur Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Hans Frei (SVP, Regensdorf): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung der SVP-Kantonsratsfraktion mit dem Titel «Der Auftrag der Armee hat Priorität».

Vergangene Woche hat der Bundesrat seine luftfahrtpolitische Verantwortung wahrgenommen und eine Studie für die militärisch-zivile Nutzmischung des Flugplatzes Dübendorf in Auftrag gegeben. Im gleichen Atemzug korrigierte die Sicherheitspolitische Kommission des Ständerates die bundesrätlichen Abbaupläne der Armee. Sie fordert einen höheren Armeebestand und stellt wichtige Signale zur Erneuerung unserer Flugwaffe. Wir können zur Kenntnis nehmen, dass

unsere politischen Verantwortungsträger in Bern eine weitere Schwächung der Armee nicht mehr hinnehmen wollen.

Die SVP-Fraktion begrüsst sämtliche Anstrengungen, die unsere Armee in ihrer Glaubwürdigkeit stärken, die dissuasive Wirkung erhöhen und die sicherheitspolitischen Aufgaben im Rahmen einer Milizarmee festigen. Eine Armee mit 100'000 Armeeangehörigen ist das absolute Minimum, um diesem Ziel näher zu kommen.

Mit Erstaunen nehmen wir von der ablehnenden Stellungnahme des Regierungsrates zur aviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf Kenntnis. Der Kantonsrat hat mit seiner letzten Revision des Verkehrsrichtplans behördenverbindlich festgehalten, dass auf dem Militärflugplatz Dübendorf der militärische Flugbetrieb als überwiegende Nutzung aufrechterhalten bleibt. Der entsprechende Flugplatzperimeter wurde neu festgesetzt. Bestehende und künftige Anlagen, welche dem Flugbetrieb dienen, haben innerhalb dieser Begrenzung ihren festen Platz. Und nur im Falle einer Aufgabe des Flugbetriebs durch den Bund kann der Richtplan überprüft werden.

Es zeigt sich, dass behördenverbindliche Beschlüsse dieses Parlaments vom Regierungsrat in den Wind geschlagen werden. Das Vorpreschen des Regierungsrates mit einer Testplanung ohne aviatische Nutzung zeigt sich als überstürzt. Eine sicherheitspolitische Nutzungsoptimierung wird vorweg ausgeschlossen. Sollte der Bundesrat zum Schluss kommen, der Flugplatz Dübendorf sei weiter in einer Mischnutzung zu betreiben, sind alle anderen Planungen Makulatur.

Die SVP fordert den Regierungsrat auf, seine Planungen bis zum Vorliegen der Studie einzustellen. In der Richtplanung sind noch keine Änderungen zum Flugplatz Dübendorf zu beantragen. Bei den Überlegungen für die weitere Nutzung dieses Areals haben sicherheitspolitische Überlegungen Priorität.

Die Grundsatzdebatte wird fortgesetzt.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Geschätzter Alt-Kantonsrat Reto Cavagn, gestern stand ich im Stau. Gestern stand ich in einem Freizeitstau, gestern stand ich in einem Stau mit 20'000 anderen Personen. Wir haben uns eingesetzt für eine Energiewende. Andere Parteien in der Schweiz haben seit dem 11. März 2011 auch gemerkt, dass es ei-

nen anderen Umgang mit der Energie und der Energieproduktion braucht, ein Denkwandel, eine Denkänderung ist im Gang.

Heute sprechen wir aber über den Verkehr, und anscheinend ist man bei den Verkehrsstaus immer noch bei den alten Paradigmen: Man bekämpft den Stau mit weiteren Strassen. Der Strassenbau über alles! Die TCS-Initiative wurde knapp ein paar Tage vor der Eröffnung der Westumfahrung eingereicht und will – mehr oder weniger – dem Regierungsrat einen Maulkorb versetzen und sagen, für welche Strassen er sich einsetzen soll, muss und darf in Bern. Es ist ein bisschen erstaunlich, dass man dies so machen will, weil der Regierungsrat in einem sehr ausgeklügelten System mit weiteren Kantonen, in der sogenannten Metropolitankonferenz, Arbeitsgruppe Verkehr, eine Einigung gefunden hat mit den Kantonen Thurgau, Sankt Gallen, Schaffhausen, Zug und Zürich. Der Regierungsrat sieht dies als seinen Auftrag im Bereich der Mobilitätsminderung im Kanton Zürich.

Klar, für die SP ist der Strassenwunsch auch bei der Metropolitankonferenz nicht unserem Wunsch entsprechend. Aber mindestens ist es ein Kompromiss und es ist einer, bei dem wir in der Kommission und im Rat auch merken, dass Regierungsrat Ernst Stocker sich sehr deutlich dafür einsetzt. Von dem her braucht er keine populistische Standesinitiative, die ihm den Rücken deckt oder stärkt oder ihm gleich einen Maulkorb aufsetzt.

Es ist ganz klar, dass die SP von dem her – man müsste gar nicht mehr sagen – die Volksinitiative ablehnt. Aber eigentlich sollten wir darüber sprechen, wie man Verkehr vermeiden kann. Letzten Donnerstag fand in der Schweiz der zweite nationale Home-Office-Day statt. Gegen 40'700 Personen haben an diesem Tag teilgenommen. Um was geht es? Es geht um die Industrie, es geht um das Unternehmertum in der Schweiz. Diese haben gesagt, an diesem Tag sollten die Leute, wenn möglich, zu Hause bleiben, in Form des Home-Offices die Pendlerstrecken abbauen und CO₂ mindern. Das Ergebnis dieser 40'700 Personen, die in der Schweiz mitgemacht haben, und es waren nicht unwesentliche Betriebe, es waren die SBB teilweise, es war die Post, es waren PWC, ABB, Microsoft, die mitgemacht haben, also nicht unwesentliche Akteure, die unsere Wirtschaft stärken und die gesagt haben: Die Mitarbeiter können von zu Hause aus arbeiten. 970 Pendlertage wurden dabei vermieden, mehr als 9000 Tonnen CO₂ wurden dabei vermieden. Das sind Modelle, wie wir die Pendlerströme am Morgen früh oder am Abend, die eben diesen sogenannten

Stau vermeiden können. Ein weiteres Beispiel – hier sozusagen in Memoriam Alt-Kantonsrat Willy Germann – ist «Elektronik vor Beton», also die ganze Fragestellung des Integrierten Verkehrsmanagements. Der Kantonsrat hat vor ein paar Jahren ein System des Integrierten Verkehrsmanagements beantragt, es ist jetzt in der Umsetzung. Ich meine, das ist die Art und Weise, wie wir effektiv und effizient unsere Strassen im Kanton nutzen können, sozusagen den Beton, der da ist, ein bisschen verdichteter nutzen; da gibt es auch noch Raum.

Die Nutzung von Pannestreifen ist interessant. Die Versuche in Morges schauen auch wir von der linken Seite sehr eng an, meinen aber nicht, dass wir heute ein analoges Projekt auf den Strassen im Raum Zürich brauchen. Das ist sozusagen Geld aus dem Fenster geworfen. Was in der Romandie an Erkenntnissen gewonnen werden kann, sollen wir dann in Zürich umsetzen. Ob das die richtige Richtung ist, ist noch unklar. Die Rest-KEVU, aus der Delegation Ziegler bestehend, ist deutlich der Ansicht, dass wir dies abwarten sollen, andere Mitglieder der Delegation der SP in der letzten Legislatur hatten da ein anderes Ansinnen.

Ich finde es sehr interessant, dass im Gegenvorschlag der FDP die Vorfinanzierung so hochgehalten wird. 50 Millionen Franken aus dem Strassenfonds sollen für die Pannestreifenbewirtschaftung und ein Integriertes Verkehrsmanagement benutzt werden. Nach der Durchmesserlinie sind die Vorfinanzierungen mit Rückzahlgarantie endgültig fertig. Am 20. Januar 2011 haben wir vom Bundesrat ein Schreiben bekommen, dass er keine Vorfinanzierung will. Okay, es ist für den öffentlichen Verkehr, aber sie werden das natürlich eins zu eins auch auf den motorisierten Individualverkehr übersetzen. So dumm ist Bern auch nicht!

Also, ich meine, was wir hier vorliegen haben, klingt sehr populär, ist sehr interessant. Man meint sogar bei der FDP, man könne ein Gesetz gegen Staus machen. Na gut, ich kann auch ein Gesetz machen gegen bewölkten Himmel und wir können auch ein Gesetz machen, dass alle Leute rote Schuhe tragen sollen. Aber irgendwie ist das auch jenseits der Illusion. Ich meine wirklich, wir sollten die Richtung einschlagen, die die Metropolitankonferenz eingeschlagen hat. Denn so haben wir die Mehrheit in Bern. Wir werden sie auf keinen Fall mit einer Standesinitiative haben. Wir werden sie auf keinen Fall haben, auch wenn wir unsere 35 Delegierten, die Adressaten in Bern, auch auffordern. Wir müssen vielmehr mit den anderen Kantonen zusammenarbeiten.

Das Geld ist knapp – zum Glück von linker Seite –, es ist knapp. Und von dem her ist jegliche Form vom Gesetz oder dann auch, vors Volk zu gehen, dieses Jahr reiner Populismus, was vielleicht nett ist für die Wahlen im Herbst für einige Parteien. Aber darauf freue ich mich, denn da muss ich sagen: Ich gehe gern vor die Presse und sage, was für ein absoluter Bocksmist das ist.

Es ist interessant, dass auch der zweite Gegenvorschlag der SVP einen zusätzlichen Wunschkatalog an Strassen fordert, einen Wunschkatalog, der nicht einmal von einer Mehrheit dieses Rates verlangt worden ist. Da frage ich mich wirklich, das sind reine Interessen, die vertreten werden. So geht es nicht bei der Verkehrsinfrastruktur. Wir müssen schauen, dass einerseits die Personen kurze Strecken zwischen Arbeitsplatz und Wohnraum haben. Zweitens müssen wir schauen, dass wir den Raum, den wir zur Verfügung haben, effizienter und effektiver brauchen. Und drittens – das wäre vielleicht etwas Revolutionäres für die schweizerische Arbeitsmoral – müssten wir schauen, dass wir vielleicht nicht mehr immer alle um sieben Uhr am Morgen am Arbeitsplatz sitzen sollten, dass es sozusagen Flexibilität in der Arbeitszeit gibt, einerseits weil das gut für die Strasse ist, aber andererseits auch gut für die Personen, die arbeiten, und für die Vereinbarkeit von Familie und Arbeit.

Die SP lehnt die Volksinitiative ab. Und wir lehnen noch dezidierter die beiden Gegenvorschläge ab.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die Initiative greift ein tägliches Ärgernis auf: Stau rund um Zürich zulasten der Umwelt und des Gewerbes. Der Gotthardstau – ein Klacks gegenüber dem Stau auf dem Nordring, auf der N1 zwischen Winterthur und dem Weininger Kreuz. Die Initiative beschreitet denn auch den einzig möglichen Weg, welcher den Zürcher Stimmberechtigten bleibt, nachdem im Rahmen der NFA die territoriale Hoheit über die Nationalstrassen an den Bund überging. Die eindruckliche Willensäusserung der Unterzeichnenden ist ernst zu nehmen. Vertröstungen auf die Eröffnung der dritten Gubriströhre etwa im Jahr 2019 oder eine nachhaltige Siedlungspolitik, welche Wohn- und Arbeitsort zusammenführt, ändern nichts an der gegenwärtigen unzumutbaren Situation, die Initiative, welche eine Standesinitiative will, leider de facto allerdings auch nicht. Bis diese in Bern behandelt – gleich abgelehnt – wird, wie so viele andere auch,

sind die in Planung befindlichen Ausbauten kurz vor der Eröffnung, und der Stau hat sieben Jahre länger gedauert.

Die sieben Überlegungen zum Gegenvorschlag, der eine Mehrheit in der Kommission gefunden hat, sind einfach:

Erstens: Es gibt ein akutes Problem auf der Hauptversorgungsachse Ost–West. Man muss nicht immer nur von Pendlern sprechen, man muss auch von den Versorgungsachsen zwischen der Verzweigung Attikon und dem Weininger Kreuz sprechen. Bis dies mit dem viel zu viel Zeit in Anspruch nehmenden Ausbauten längerfristig gemildert werden kann, braucht es eine Lösung, und diese liegt auf der Hand.

Zweitens: Auf dieser Strecke gibt es ungenutztes Potenzial, lies: gebaute Infrastruktur, deren Kapazität nach dem Motto «Elektronik vor Beton» gesteigert werden kann, und zwar rasch. Zuständig ist der Bund, der erst noch Versuche mit elektronischer Verkehrslenkung und temporärer Pannenstreifenbewirtschaftung in der Westschweiz durchführt, die er evaluiert und dann eventuell auch auf den Zürcher Abschnitten anwendet. Lösung: Der Kanton Zürich wartet nicht, sondern handelt.

Viertens: Wie soll das geschehen? Einfach: Der Kanton leistet eine Vorfinanzierung der Verkehrssteuerungsmassnahmen, ob das dem Bund gefällt oder nicht. Es ist unser Geld und wir investieren es jetzt.

Fünftens: Braucht es dazu ein Gesetz oder einen Rahmenkredit, nachdem alle Strassen, auch die Nationalstrassen, im genehmigten Richtplan den Regierungsrat ohnehin verpflichten? Wir ziehen den Rahmenkredit vor, denn ein Rahmenkredit ist faktische, unbürokratische «Sunset-Legislation».

Sechstens: Wenn argumentiert wird, die Aufzählung der Ausbauwünsche sei nötig, um der Regierung Beine zu machen, so darf ich Sie auf den eben gefällten Entscheid zur Mitfinanzierung der Überdeckung Katzenssee hinweisen. Diese Regierung und dieser im Saal anwesende Regierungsrat haben bis jetzt Wort gehalten und sich auch nach der NFA für den Ausbau der Nationalstrassen eingesetzt und dies im Strassenbauprogramm nachgewiesen. Diese Regierung und dieser Regierungsrat verdienen damit unser Vertrauen und unseren Rückhalt in den Gesprächen und für die Gespräche mit Bundesbern.

Siebtens: Die unerfreulichen Verzögerungen zulasten der Umwelt und des Gewerbes sind nicht der Zürcher Regierung anzulasten, sondern aufwendigen Einspracheverfahren. Kurz: Wir wollen handeln – rasch,

unbürokratisch, zielorientiert. Der Rahmenkredit für elektronische Verkehrssteuerung und Pannestreifenbewirtschaftung weist den Weg.

Die FDP wird deshalb auf den Gegenvorschlag, wie von diesem Rat gewünscht, eintreten und den Kommissionsantrag unterstützen, die Initiative indessen als untauglich, aber wichtig ablehnen. Besten Dank.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Es gibt mehrere Gründe, weshalb die Grünen und die AL diese Volksinitiative ablehnen. Wir wollen die Glatttalautobahn nicht, die Oberlandaautobahn auch nicht, den Ausbau der Umfahrung Winterthur sowieso nicht, den Stadttunnel und den Waidhaldetunnel erst recht nicht und den Ausbau des Westasts auch nicht (*Heiterkeit*). Das alles wollen wir nicht bis 2025 und auch nicht später. Mit dieser Volksinitiative soll in Bern das Begehren gestellt werden, dass in den nächsten 15 Jahren der Ausbau des Nationalstrassennetzes praktisch ausschliesslich im Wirtschaftsraum Zürich stattfinden soll. Da wird in Bern Freude aufkommen über diese Standesinitiative. Sie bedienen sämtliche Klischees über den Kanton Zürich. Man will nicht das Kuchenstück, man will gleich die ganze Torte, und das sofort. Man wird uns eine lange Nase zeigen, wir werden uns bis auf die Knochen blamieren, mir ist es egal. Was passiert? Es wird einfach in den Papierkorb wandern.

In der Richtplanvorlage, so wie sie in die Vernehmlassung gegangen ist, steht im Raumordnungskonzept unter Punkt 5 folgender Satz, ich zitiere: «Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Beim Streben nach einem auf Dauer ausgewogenen Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits fällt der Raumplanung eine Schlüsselrolle zu.» Diese Volksinitiative hat nichts mit Nachhaltigkeit und einem auf Dauer ausgewogenen Verhältnis zu was auch immer und in keiner Art und Weise etwas zu tun.

Zur Erinnerung: Die Ressource Boden ist limitiert, auch für Strassen, auch für Strassenabwasser-Behandlungsanlagen, auch für Parkplätze. Und zur Erinnerung: Die Luftschadstoffe sind nach wie vor ein Problem. Die Luftreinhalteverordnung wird nach wie vor verletzt. Und wenn Sie es mir nicht glauben, dann können Sie es da auf den Seiten

345 und 346 nachlesen (*Geschäftsbericht und Rechnung des Regierungsrats 2010*).

Und dann finden wir im Raumordnungskonzept einen durchaus sinnvollen Ansatz, nämlich das Ziel: kurze Wege und emissionsarmer und ressourceneffizienter Verkehrsmiteinsatz, Schonung und aktive Förderung der Lebensräume sowie der freien Landschaft und die haushälterische Nutzung des Bodens. Das ist eine Diskussion wert, aber nicht diese Volksinitiative.

Der Gegenvorschlag der SVP ist noch viel schlechter als die Initiative. Ich will mich da deshalb nicht mehr wiederholen. Hingegen weist der Gegenvorschlag der FDP wesentlich mehr Augenmass auf. Er nimmt jenen Teil der Initiative auf, der die bestehenden Kapazitäten besser ausschöpfen will. Nun, wir haben vor noch nicht allzu langer Zeit dem Kredit für das Regionale Verkehrssteuerungskonzept zugestimmt. Ich glaube, da haben wir die Hand zu einem Kompromiss ausgestreckt. Damit ist aber für uns auch das Ende der Fahnenstange erreicht. Hier sollen kantonale Motorfahrzeugsteuern für etwas ausgegeben werden, das erstens Sache des Bundes ist und zweitens auf dem Prinzip Hoffnung beruht, nämlich dass der Bund die Standstreifenbewirtschaftung zulassen will. Ich erinnere mich an ein Votum aus der SVP, damals als es um die Vorfinanzierung der Durchmesserlinie ging, wie Sie da an Lautstärke zugelegt haben. Und jetzt wollen Sie einen Blankoscheck ausfüllen, ohne zu wissen, was Sie dafür bekommen und was nicht Aufgabe des Kantons ist.

Und jetzt noch etwas Grundsätzliches: Am vergangenen Freitag hatte ich Gelegenheit, im Rahmen der Generalversammlung des Schweizerischen Obstverbandes eine Rede von Bundesrat Ueli Maurer zu hören. Er ging dabei auf die Abhängigkeit der Schweiz bei der Versorgung mit Nahrungsmitteln und Energie ein. Ja, wir befinden uns in einer globalen Krise, nicht nur bei den Finanzen, auch bei der Energie, bei den Nahrungsmitteln und beim Klimawandel. In der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons steht, dass der Kanton mit seiner fortschrittlichen Verkehrspolitik dafür Sorge, dass die Mobilität von den Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich positiv erlebt und erfahren wird. Das sind Luxusprobleme für Menschen, die im Luxus leben! Wir laufen auf Probleme zu, wo wir uns – bitte sehr – mehr einsetzen müssen für die Erhaltung der Umwelt, für die Erhaltung des Bodens und wo wir uns den echten Problemen widmen müssen und nicht den Luxusproblemen. Es gibt Grenzen. Mit dem motorisierten Individual-

verkehr sind diese längst überschritten, weshalb wir zur Volksinitiative Nein sagen.

Und ich stelle hier den Antrag auf

Nichteintreten auf die Gegenvorschläge.

Danke.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Die Volksinitiative ist sehr allgemein gefasst und verlangt den Bau von verschiedenen Autobahnen wie die Glatttalautobahn, Oberlandaautobahn, Ausbau Umfahrung Winterthur, Stadttunnel, Waidhaldetunnel und Westast Zürich. Zudem werden ja Bundesmassnahmen in betrieblicher Hinsicht verlangt, zum Beispiel die Standstreifennutzung, Wechselsignalisationen et cetera. Das zeigt auf, dass diese sehr allgemein gefasste Initiative eigentlich auch viel zu weit geht. Sie kennt keine Grenzen und will eigentlich nur ein Problem aus dem Gesamtzusammenhang reissen und sagt: «Das ist die Lösung unserer Probleme.» Und selbstverständlich soll der Kanton Zürich diese 50 Millionen Franken, die da verlangt werden, auch noch vorfinanzieren. Wer den Bund kennt, der weiss, dass der Bund gesagt hat «Wir finanzieren nicht mehr vor». Das ist für den öffentlichen Verkehr so, das ist aber auch für den Privatverkehr so. Ich bin nicht bereit, einer Vorlage zuzustimmen, die den Kanton Zürich 50 Millionen Franken kostet. Wenn man im gleichen Atemzug sagt, diese Finanzsituation sei angespannt, dann gilt das auch für solche Vorhaben. Wenn in der welschen Schweiz Versuche mit Standstreifennutzungen erfolgen, dann warten wir, bis die Auswertung da ist. Und dann entscheiden wir, ob das Sinn macht oder nicht, aber wir koordinieren auch mit dem Bund.

Den Minderheitsantrag der SVP, welcher der Volksinitiative zustimmen will, lehnen wir ab. Hingegen unterstützen wir den Minderheitsantrag, welcher die Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Ablehnung vorlegen will. Der Gegenvorschlag, der die besagten 50 Millionen Franken bis 2013 befristet haben will zur Vorfinanzierung, lehnen wir ebenso ab und finden das unsinnig. Ich muss Ihnen sagen: Aus unserer Sicht ist das eine reine Zwängerei, eine reine Positionierung, und hat nichts mit der Lösung der Problematik zu tun. Man muss zwischen öffentlichem Verkehr und Privatverkehr einen Konsens finden und dann entscheiden, was man tut. Dass verschiedene Massnahmen von der Regierung in Bern angesagt wurden zur Thema-

tik, ist uns bekannt in der Kommission. Das ist auch den Initianten bekannt. Die Regierung macht das gut. Mit einer solchen Sache, die nun einfach nach Bern und dort in den «Rundordner» wandert, erreichen wir gar nichts ausser einem Negativsignal, wenn es dann abgelehnt ist.

Die EVP wird in diesem Sinne die Initiative und den Gegenvorschlag ablehnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): «Stau weg!», das klingt für viele Ohren gut. Wir lehnen diese Volksinitiative aber ab. Der Regierungsrat lehnt sie ab. Nur, kann man gegen eine solche Volksinitiative mit einem solchen Titel erfolgreich antreten und einen Abstimmungskampf gewinnen? Ja, wir sind davon überzeugt.

Schon die Volksinitiative «Sicherheit für Kinder» klang gut und wurde massiv abgelehnt. Und diese Initiative war immerhin auf eine kantonale Angelegenheit ausgerichtet. Die vorliegende Volksinitiative gaukelt vor, dass der Kanton Zürich staufrei werden könnte, wenn man der Volksinitiative zustimmt. Diese Haltung teilt nicht mal der Regierungsrat.

Die Initianten verlangen vom Regierungsrat auch mehr Einsatz für die Nationalstrassen im Kanton Zürich. Die Volkswirtschaftsdirektion ist seit Jahren bei der SVP. In Bern liegt ein Programm «Engpassbeseitigung» vor, das – wahrscheinlich zu Recht – den Fokus auf den Kanton Zürich legt. In Bern findet – das wurde verschiedentlich gesagt – eine Standesinitiative keine Mehrheit, sondern höchstens ein Nein zu dem, was die Initianten wollen.

Nun, Stau kann mit mehr Strassen vielleicht weggebracht werden, aber höchstens weg an einen andern Ort. Oder kennen Sie irgendeine Grossstadt, eine Wirtschaftsmetropole, welche keine Staus hat? Egal wie viele Spuren Sie bauen, die Spuren füllen sich immer rasch wieder auf und führen zu massiven Verstopfungen an andern Orten und bald wieder an den bekannten Engpässen, den sogenannten Flaschenhälsen, und dann brauchen wir neue Überdachungen.

Wir Grünliberale lehnen die Volksinitiative also klar ab. Und wir werden im Abstimmungskampf auch klar darlegen können und wollen, dass die Initiative nicht einmal konkret etwas gegen den Stau bringt, so wie sich das ein Automobilist erhofft, sondern in erster Linie einen Brief, ein Signal nach Bern. Wenn schon hätte der TCS eine

ationale Volksinitiative lancieren müssen. Aber ich will ihn ja nicht auf eine gute – oder doch eher schlechte – Idee bringen. Staufreiheit ist mit einer Standesinitiative und auch sonst schlicht nicht erreichbar. Wenn Sie uns Grünliberale nach einer Lösung fragen, müssen wir vielmehr versuchen, den Verkehr zu reduzieren, zum Beispiel mit der Abschaffung des Pendlerabzugs. Wir müssen vielmehr den öffentlichen Verkehr stärken, ein Ausbau beider Verkehrsträger ist nicht sinnvoll und nicht finanzierbar. Weitere grundsätzliche Überlegungen hat Robert Brunner eindringlich geschildert.

Nun, Initiativen kann man, soll man einen Gegenvorschlag gegenüberstellen, der die wichtigsten Anliegen so aufnimmt, dass sie mehrheitsfähig werden. Gegenvorschläge gehen dann meistens weniger weit als die Initiative. Die vorliegenden Gegenvorschläge sind aber nicht nur konkreter, sie gehen nicht nur weiter, sie wollen auch weiterhin Bundesaufgaben durch den Kanton übernehmen und sind auch konkret mit Kosten für unseren Kanton Zürich verbunden. Da sagen wir Grünliberale Nein. Und ich beantrage Nichteintreten auf die Gegenvorschläge.

Wir hatten in der Kommission einmal einen brauchbaren, knappen Gegenvorschlag, eigentlich nur Standstreifenbewirtschaftung. Die Stossrichtung war eine bessere Bewirtschaftung für Standstreifen zum besseren Durchfluss. Dagegen hätte nicht viel gesprochen. Die Landschaft dort ist verbaut, die Infrastruktur besteht und es wäre um eine effiziente Nutzung dieser Infrastruktur gegangen. Aber auch das ist Bundessache, und der Versuch läuft jetzt halt nicht in Zürich, sondern in der Westschweiz. Was soll da der Kanton?

Der neuste Vorschlag der FDP wäre bis auf den ersten Satz auch noch weitgehend gangbar. Nur, wir Grünliberale sind nicht bereit, dem Regierungsrat den Auftrag zu geben, alle Strassen zu bauen, welche im Strassenbauprogramm festgehalten sind.

Die SVP ihrerseits schreibt ein Gesetz zum Abbau von Verkehrsstaus vor. Ausgerechnet die SVP will ein neues Gesetz und zusätzlich ein konkretes Bauprogramm. Dieser Gegenvorschlag verlangt Strassenbauten, die wir Grünliberale im Richtplan klar abgelehnt haben. Falls auf einen Gegenvorschlag eingetreten wird, werden wir gezwungenermassen dem Gegenvorschlag des Kantonsrates zustimmen, damit dieser gegen den Vorschlag der SVP obsiegt, stimmen ihm also zu, unterstützen ihn aber nicht eigentlich. Und damit nehmen wir Grünli-

berale übrigens immer noch die Position der Regierung ein, ein Nein zur Volksinitiative. Und kurz: Es braucht keinen Gegenvorschlag.

Patrick Hächler (CVP, Gossau): Die CVP folgt in dieser Frage vollumfänglich der Regierung. Wir lehnen die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag ab, und zwar nicht nur, weil das so eine Standesinitiative ist, die taktisch in dieser Situation ohnehin nicht geschickt ist.

Zum Inhalt. Wir können durchaus nachvollziehen, dass der TCS sich unter Zugzwang sieht. Wir haben Stauprobleme, das ist überhaupt keine Frage. Es ist ein süffiges Thema. Man findet Unterschriften, das ist absolut klar. Es gibt auch einen gewissen Leidensdruck auf Autobahnen, den wir absolut ernst nehmen. Für das Gewerbe ist das Sand im Getriebe. Allerdings haben wir mit Zupendlern aus den Nachbarkantonen, die allein im Auto pendeln, eher weniger Mitleid.

Nun, was ist der Hauptfehler dieser Initiative und auch der Gegenvorschläge? Nationalstrassen sind Sache des Bundes gemäss NFA, daran wollen wir festhalten. Auch die Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung auf Autobahnen ist absolut Sache des Bundes. Wir sind im Übrigen auch skeptisch betreffend flächigem Ausbau aller Netze. Das ist rein finanziell, wirtschaftlich nicht machbar. Und die wichtigsten Anliegen, die wir durchaus unterstützen – Gubristtunnel –, sind gut eingefädelt. Auch die Oberlandautobahn ist in Bern einigermaßen gut positioniert.

Die CVP hat wiederholt andere Mechanismen der Verkehrspolitik gefordert: Intelligente Steuerung des Verkehrs, marktwirtschaftliche Mittel, Bevorzugung des Gewerbes vor den Pendlern, diverse Alternativen, die hier zur Verfügung stehen würden. Die CVP war im Verlaufe der Behandlungen auch durchaus bereit, auf die Volksinitiative einzutreten oder allenfalls einen Gegenvorschlag mitzutragen. Es konnte aber keine ansprechende Lösung gefunden werden.

Wie gesagt, die CVP unterstützt absolut die Aufgabenteilung Bund–Kantone und möchte diesbezüglich den Bund nicht entlasten. Der Kanton Zürich bezahlt via NFA schon sehr viel – oder fast zu viel, könnte man sagen – und jetzt noch ein Tüpfchen aufs «i» zu malen und freiwillige Spenden an den Bund für den Strassenbau zu machen, das kann uns nicht interessieren.

Zum Stichwort «Standspurenbewirtschaftung»: Auch das ist Sache des Bundes. Tatsächlich könnten hier Lösungen drin liegen, etwa im

Bereich Winterthur oder Nordumfahrung. Aber dazu braucht es doch einiges an flankierenden Massnahmen.

Wie gesagt, die CVP wird die Volksinitiative ablehnen und auf die beiden Gegenvorschläge nicht eintreten.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Die EDU hat durchaus Sympathien für die Volksinitiative «Stau weg!» sowie zum Minderheitsantrag von Lorenz Habicher. Die dauernden Verkehrsstaus müssen bekämpft werden. Die vorliegenden Forderungen der Volksinitiative sowie des Gegenvorschlags C sind jedoch eine zu weitreichende Priorisierung von auserwählten Vorhaben. Die EDU sieht eine ähnliche Priorisierung wie der Regierungsrat. Dazu gehören: Ausbau des Nordrings; dabei ist selbstverständlich die Behebung des Glatttalproblems mit oder ohne Glatttalautobahn inbegriffen, wobei wir zur Glatttalautobahn noch keine abschliessende Meinung gebildet haben. Weiter sind es die Schliessung der Nationalstrassenlücke der Oberlandautobahn nebst kleinen Verbesserungen in den Regionen, wie zum Beispiel Bülach–Eglisau und so weiter.

Der Spurausbau des Nordrings ist dringend zu priorisieren. Deshalb darf zum heutigen Zeitpunkt in Bundesbern keine Verwirrung durch unreife Projekte, wie sie die Volksinitiative oder der Gegenvorschlag von Lorenz Habicher beinhalten, entstehen. Zum Beispiel der Ausbau einer Umfahrung von Winterthur – ich spreche hier zum Beispiel von Südumfahrung – ist zurzeit schlichtweg noch nicht spruchreif. Es kann doch nicht sein, dass die Stadt Winterthur andauernd Verkehrsschikanierungen veranlasst und auf der andern Seite immer wieder auf die Südumfahrung pocht.

Den Kommissionsantrag erachten wir zurzeit als richtig. Es müssen zuerst sämtliche Verkehrssteuerungsmassnahmen oder allfällige sinnvolle neue Varianten geprüft und ausgearbeitet und nicht gleich die Bulldozer oder die Asphaltmaschine bestellt werden. Es ist richtig, dass Forderungen für Neubauten in die Verkehrssteuerung und Variantenprüfung investiert werden. Grundsätzlich wehrt sich die EDU gegen neue grössere Strassenführungen. Aufgrund der Bodenressourcen gilt für die EDU: Wenn immer möglich Ausbau der bestehenden Infrastruktur beziehungsweise Nationalstrassen vor Neubauten von Nationalstrassen beziehungsweise deren Streckenführungen. Wir sind überzeugt, wenn wir das Stauproblem vom Brüttiseller Kreuz bis und

mit Gubrist mittels Spurenausbau entspannen werden, profitiert respektive entlastet dies die ganze angrenzende Agglomeration. Ausbau des bestehenden Strassennetzes bedeutet unter anderem auch Aufstockung, zum Beispiel Nordring auf acht Spuren. Damit können wir auf neue Streckenführungen wie die äussere Nordumfahrung Winterthur–Baden verzichten. Zudem finden wir es äusserst riskant, Teilbereiche des Nordrings zu überdachen, wo doch bereits heute die Annahme besteht, dass innert kurzer Frist nach Eröffnung des Sechsspurausbaus des Nordrings bereits dieser wieder an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Natürlich können wir heute denken «Bis dann sind wir – oder die meisten von uns – weg vom Politfenster». Dies widerspiegelt jedoch keine zukunftssträchtige und verantwortungsvolle Politik.

Summa summarum: Die vorliegende Volksinitiative priorisiert eine Liste von Bauvorhaben, welche nicht alle spruchreif sind. Dadurch werden andere dringliche Anliegen konkurrenziert. Die EDU wird ausschliesslich den Kommissionsantrag unterstützen und lehnt die Volksinitiative ab. Danke.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Es ist an der Zeit, dass sich die SVP-Fraktion auch in die Grundsatzdebatte einbringt. Grundsätzlich ist es doch so, dass Stau volkswirtschaftlich schädlich ist und daher bekämpft werden muss. In diesem Punkt sollten wir in diesem Rat eine gewisse Übereinstimmung haben, wollen wir doch einen volkswirtschaftlichen Schaden abwenden. Einer Volksinitiative muss zudem immer mit dem nötigen Respekt begegnet werden. Der Kantonsrat hat am 30. August 2010 bereits beschlossen, der KEVU den Auftrag zur Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zu erteilen. Das wurde gemacht, diese Arbeit wurde in der Kommission erledigt. Und heute keinen Gegenvorschlag zu verabschieden hiesse, vor der gestellten Aufgabe zu kapitulieren. Mit Erstaunen nehme ich zur Kenntnis, dass Grüne, Grünliberale, CVP gar nicht eintreten wollen auf den Gegenvorschlag, sich also der Arbeit verweigern. Es ist natürlich auch erstaunlich, dass bei der CVP ein neuer Sprecher auftritt, der gar nicht weiss, was sein früherer Sprecher aus der Stadt Winterthur (*Alt-Kantonsrat Willy Germann*) in der Kommission gemacht hat. Es kann so sein, es sollte aber nicht so sein.

Politisch können wir im Kantonsrat in zwei Bereichen die Weichen stellen: Eines ist die Raumplanung, das heisst längerfristig über den Richtplan und die Siedlungsentwicklung, das Zweite ist in der Infra-

struktur, das heisst mittelfristig über Planung und Bau der benötigten Verkehrsinfrastruktur. Ich möchte aus der Vorlage 4696 den Regierungsrat zitieren, dort heisst es auf der Seite 3 unten: «Die Erhöhung der Strassenkapazität im Raum Zürich ist von grösster Bedeutung, nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für den Grossraum Zürich insgesamt.»

Wer also den Stau in und um Zürich nicht bekämpfen will, ist Teil des Problems und trägt die Mitverantwortung für den volkswirtschaftlichen Schaden, der täglich entsteht. Wenn Sie diese Verantwortung tragen wollen, dann müssen Sie das Ihren Wählern auch beibringen. Wir sind der Meinung, unser Gegenvorschlag sei der richtige Weg, und wir werden natürlich auf die Vorlage eintreten. Ich danke Ihnen.

Regierungsrat Ernst Stocker: Die Initiative, die wir heute verhandeln, bestreicht auch aus Sicht des Regierungsrates ein wichtiges Anliegen, nämlich strassenbauliche Infrastrukturen in unserem Kanton, die funktionieren, in denen man nicht im Stau steht und aus denen volkswirtschaftlich wichtige Erträge generiert werden. Wir brauchen Lösungen für den motorisierten Individualverkehr. Es ist für mich wichtig, dass man nicht die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Es braucht beides, es braucht Strassen, und zwar nicht nur der Wirtschaft wegen, sondern – ich möchte es hier ausdrücklich betonen – es geht um unsere Arbeitsplätze. Und ich denke, bei den Arbeitsplätzen ist man hüben und drüben betroffen, die hängen direkt von einer funktionierenden Volkswirtschaft ab.

Der Regierungsrat unterstützt die Initiative nicht, weil die Interessen, die sie aufgreift, bereits heute beim Bund wahrgenommen werden. Der Bund wird aber unmöglich alle die geforderten Vorhaben in den nächsten 15 Jahren umsetzen. Und es wurde hier schon gesagt, Zürich hat Bedürfnisse, aber die anderen Kantone haben auch ihre Bedürfnisse. Diese Standesinitiative verlangt faktisch, dass alle dem Bund zur Verfügung stehenden Mittel nach Zürich geführt werden. Bei aller Wichtigkeit von Zürich – das ist unrealistisch, es könnte sogar kontraproduktiv sein. Ich sage Ihnen nur eines: Es ist nicht gescheit, das Fuder zu überladen, wenn man etwas Heu ins Trockene bringen will (*Heiterkeit*).

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen, die Initiative und auch die Gegenvorschläge abzulehnen. Und zwar glau-

ben wir, dass die Gegenvorschläge etwas bestreichen, was bereits heute gemacht wird – oder in diese Richtung arbeiten wir –, zum Beispiel bei der Pannenstreifenbewirtschaftung. Das ist sicher etwas, das wir in Zürich forcieren wollen. Es wurde gesagt, in der Westschweiz laufen diese Versuche. Ich habe vor zehn Tagen Herrn Dieterle (*Rudolf Dieterle*) gesehen, den Chef des Astra, und habe ihn nochmals ausdrücklich darauf angesprochen, ob nicht einmal Zürich bereits etwas machen könnte, bevor diese Versuche abgeschlossen werden, der Handlungsbedarf sei dringend. Er hat mir versprochen, diese Besuche und die Ergebnisse kämen demnächst und Zürich werde sicher, sobald man mehr wisse, zum Zug kommen. Das läuft also. Die Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich ist auch gut unterwegs, die Verträge dazu habe ich Ende der letzten Legislatur eigenhändig unterschrieben. Die Vorfinanzierung ist nicht nötig. Und grundsätzlich zu den Vorfinanzierungen von Bundesausgaben: Denen steht der Regierungsrat skeptisch gegenüber. Es wird wahrscheinlich wieder einmal Fälle geben, in denen das nötig sein wird. Das möchte ich jetzt nicht in Abrede stellen, aber wir müssen und sollten es nur im äussersten Notfall tun.

Meines Erachtens, Reto Cavegn, sind wir also hellwach in der Regierung. Wir müssen nicht wachgeklopft werden. Aber wenn ich schon die Zürcher Interessen in Bern verfechten soll, dann möchte ich ein scharfes, schnittiges Instrument verwenden, und ich muss Ihnen leider sagen, diese Standesinitiative ist stumpf, schwerfällig und allenfalls gar untauglich. Darum lehnen wir sie ab. Wir vertreten eine nachhaltige Politik. Ich habe vor zehn Tagen Bundesrätin Doris Leuthard, zusammen mit Vertretern der Stadt Zürich, des Kantons Aargau, der Stadt Luzern, die Vorschläge der Metropolitankonferenz vorstellen dürfen. Hier haben wir mehr Gewicht. Wir sind acht Kantone, 200 Städte und Gemeinden, fast 2 Millionen Einwohner und haben diese Interessen vertreten. Erfreulicherweise sind es genau diese Interessen, die auch der Kanton Zürich hat. Deshalb denke ich: Wir sind auf der richtigen Strasse – nicht auf der Schiene heute –, um unsere Ziele zu erreichen.

Lehnen Sie deshalb bitte auf Antrag des Regierungsrates die Initiative und die Gegenvorschläge ab. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die Grundsatzdebatte ist somit geführt und wir kommen zum Eintreten auf die Gegenvorschläge.

Eintreten auf die Gegenvorschläge

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Jeder von Ihnen kennt die Staumeldungen, die über die Verkehrssituation in und um die Stadt Zürich informieren. Der Wirtschaftsraum Zürich ist der Motor der Schweiz. Ich verstehe nicht, dass Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker sagt, er brauche ein starkes Instrument, wenn im Gegenvorschlag der SVP dieses scharfe Instrument ihm sogar in gesetzlicher Form einen Auftrag erteilt. Er hat dann nicht nur ein scharfes Instrument, sondern den gesetzlichen Auftrag, das zu machen. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass beim Verkehr, der nicht fliesst, jede Stauminute schädlich ist. Auch ökologisch gesehen macht es keinen Sinn, die Laufzeit eines Verbrennungsmotors – würde man nicht im Stau stehen, könnte man von Fahrzeiten sprechen – vom Ausgangspunkt zum Zielpunkt gewollt künstlich zu verlängern. Es stellt sich also auch die Frage, wie grün eine Politikerin oder ein Politiker ist, die diesen Missstand toleriert oder nicht zur Verminderung oder Vermeidung beiträgt. Ich möchte Ihnen auch ins Gedächtnis rufen, dass der Kantonsrat in der vergangenen Legislatur auch eine zurückgezogene Volksinitiative, den Gegenvorschlag eines Veloförderungsprogramms verabschiedet hat, inklusiv eines Rahmenkredits von 20 Millionen Franken. Und jetzt sollten Sie die Relationen sehen, was wir heute machen: Wir machen nichts anderes als ein Förderprogramm für die Staatsstrassen. Wir machen nichts anderes als 50 Millionen Franken im Verhältnis für die Staatsstrassen oder die Nationalstrassen bereitzustellen. Beim Veloförderungsprogramm wurden sogar zusätzliche Stellen geschaffen, das heisst eine zusätzliche Stelle im Amt für Verkehr. Hier verzichten wir sogar auf die Schaffung einer zusätzlichen Stelle.

Wir sind es allen Verkehrsteilnehmern schuldig, auch für den MIV die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, denn der ÖV hat weder die Kapazität noch die Möglichkeit einer grösseren Umlagerung zum heutigen Modalsplit zu verkraften. Unterstützen Sie also diesen lösungsorientierten Ansatz, treten Sie auf den Gegenvorschlag ein und beschliessen Sie das entsprechende befristete Gesetz.

Abschliessend möchte ich noch sagen: In der Kommission wurde das Cupsystem angewandt. Entsprechende Abstimmungen sind auch taktisch. Diese Kommissionsmehrheit wurde also durch ein taktisches Abstimmungsverhalten verschiedener Parteien erreicht. Bedenken Sie, heute im Rat, in der Öffentlichkeit werden solche politischen

Spielchen nicht verstanden. Und auch ein aktuelles Beispiel zeigt: Die Mehrheit des Kantonsrates hielt die Mundartinitiative auch für chancenlos. Unterschätzen Sie also das Volk nicht und unterschätzen Sie die Volksinitiative «Stau weg!» nicht. Die SVP-Fraktion wird an ihrem Lösungsansatz festhalten, denn nur diese gewährleistet, dass Regierung, Parlament und Verwaltung den Auftrag nicht verwässern oder gar vergessen.

Ich bitte Sie einzutreten.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Liebe Kolleginnen und Kollegen von der Grünen Seite: Bei den einen fehlt mir das Liberale, obwohl es im Namen steht, und bei den andern fehlt mir das Grüne, obwohl sie sich nur als «grün» bezeichnen. Wenn ich mir vorstelle, dass man den Luftreinhaltsbericht zitiert und einfach ausblendet, wie viel stehende Motoren zur Luftverschmutzung beitragen, dann frage ich mich, wo hier die Legitimation ist, sich «grün» zu nennen. Bei den Grünliberalen scheint es eher so zu sein, wenn ich meinen lieben Freund Benno Scherrer richtig interpretiere, dass das «Not-Invented-Here-Syndrom» Platz greift. Wärt ihr auf die Idee gekommen, dann wäre sie natürlich wunderbar. Denn sie würde das Grüne und das Liberale miteinander verbinden, das Original steht auf meiner Seite.

Wenn ich höre, was unser Herr Regierungsrat sagt, so muss ich ihm sagen: Das freut mich ausserordentlich, dass alles auf guten Wegen ist. Wir sind aber als Kantonsrat uns selber und unserem Auftrag verpflichtet, und der heisst nun einmal, das Volk ernst zu nehmen, das Volk hier zu vertreten und auch die eigenen Beschlüsse ein ganz klein wenig ernst zu nehmen. Sie haben der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt den Auftrag erteilt, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Wenn Sie mit dem Ergebnis der Gegenvorschläge nicht zufrieden sind, dann können Sie den Auftrag an die Kommission zurückweisen, aber sie nicht einfach rundweg ablehnen. Denn das heisst «Es kümmert mich nicht, welchen Mist ich vor einem halben Jahr erzählt habe», Konrad Adenauer selig lässt Sie herzlich grüssen.

Wenn ich nun meinem lieben Kollegen Lorenz Habicher noch ein bisschen ins Gewissen reden darf: Wenn man schon dem Rat sagt, dass taktische Abstimmungen vor dem Volk nicht bestehen, dann würde ich doch wirklich wärmstens empfehlen, sich auch in der Kommission so zu verhalten wie in der Öffentlichkeit. Denn die Öff-

fentlichkeit weiss sehr genau einzuschätzen, wer jederzeit – auch hinter verschlossenen Türen – einen geraden Weg geht und wer sich einfach die Bewirtschaftung bequemer Schlagzeilen vorbehält, meine Lieben. (*Heiterkeit.*) Ich danke Ihnen.

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Wir haben die Diskussion um die Gegenvorschläge geführt, ich habe darauf verwiesen. Wir haben einen intensiven Prozess geführt um die Gegenvorschläge. Nur sind sie dann plötzlich vor der Schlussabstimmung wieder anders dahergekommen und haben das, was eventuell möglich gewesen wäre, bei dem man vielleicht wirklich eine Mehrheit gefunden hätte, nicht nur eine taktische, ins Leere laufen lassen. Wir sind also zum Schluss gekommen – und das ist legitim –, dass die Gegenvorschläge nicht zielführend sind. Und wir brauchen kein «Förderprogramm Strassen», wir müssen es also auch nicht unterstützen. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Robert Brunner, Benno Scherrer und Patrick Hächler haben den Antrag gestellt, auf die Gegenvorschläge nicht einzutreten. Wir stimmen ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), auf die Gegenvorschläge nicht einzutreten.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Damit bereinigen wir nun Teil A der Vorlage.

Detailberatung

A. Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Stau weg!»

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Lorenz Habicher, John Appenzeller, Ruedi Menzi, Luzius Rüegg, Andrea von Planta (in Vertretung von Hanspeter Haug):

I. Der Volksinitiative «Stau weg!» wird zugestimmt.

II. Teil C dieser Vorlage wird als Gegenvorschlag beschlossen.

III. Die VI und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum.

IV. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst. Die Minderheitsmeinung des Kantonsrates wird von seiner Geschäftsleitung verfasst.

V. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Minderheitsantrag Benno Scherrer Moser, Robert Brunner, Willy Germann, Walter Schoch (in Vertretung von Peter Reinhard), Sabine Ziegler:

I. Die Volksinitiative «Stau weg!» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und das Initiativkomitee.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Da auf den Gegenvorschlag B nicht eingetreten wurde, ist der Minderheitsantrag von Benno Scherrer Moser obsolet.

Die Kommission beantragt, die kantonale Volksinitiative «Stau weg!» abzulehnen. Wir stimmen nun über Zustimmung oder Ablehnung der Volksinitiative ab. Wird dazu noch das Wort gewünscht?

Lorenz Habicher (SVP, Zürich): Der Minderheitsantrag wurde darum gestellt, weil wir wussten, dass es sehr eng wird mit den neuen Mehrheitsverhältnissen in diesem Rat. Man kann sich jetzt fragen, wo der Kanton Zürich bleibt, ob er auf der Strecke bleibt, wenn man einfach

nichts tut und diese Volksinitiative nicht respektiert und einfach begräbt.

Bei uns ist es so, dass wir sie nicht begraben werden. Darum wurde auch der Unterstützungsantrag als Minderheitsantrag gestellt. Es ist ein Problem im Grossraum Zürich, der Stau ist ein Problem und kann nicht negiert werden. Also, wenn Sie uns schon keine andere Möglichkeit lassen, dann müssen wir mit der Volksinitiative vorgehen, dann müssen wir halt dieses Papier nach Bern schicken und können nicht darauf verzichten. Es kann ja nicht sein, dass im Kanton Unterschriften gesammelt werden, dass ein bestehendes Problem erkannt wird und nachher diese Mehrheit im Kantonsrat sich fürs Nichtstun entscheidet.

Ich möchte natürlich auch sagen: Es ist interessant, wie die Linke abgestimmt hat. Denn für sie war ja der Auftrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, auch ein Auftrag. Und wenn ich beim vorgehenden Traktandum gehorcht habe, wie gesprochen wurde, zum Beispiel von Roland Munz, dass man selbstverständlich der Unterstützung von Weiningen zustimmen würde, dann muss ich sagen: Beim Gesetzesentwurf war die Unterstützung von Weiningen enthalten. Es war ganz klar, dass man das inklusive Überdeckung machen muss. Oder das Votum von Sabine Ziegler: Sie hat gesagt, sie würde zuvorderst dabei sein. Binnen Kürze muss ich Sie daran erinnern, dass Sie eben nicht zuvorderst dabei sind, sondern dass Sie alles schon über Bord geworfen haben. Für mich ist also klar, dass Ihre Versprechen, die Sie bei der Einhausung Katzenssee abgegeben haben, für Schwamendingen, für Weiningen, alles leere Versprechungen sind. Denn die Taten haben Sie nicht gebracht. Sie haben keine Stimme für Weiningen erhoben und Sie haben auch kein Signal nach Bern gegeben.

Ich bitte Sie also, jetzt zumindest den Minderheitsantrag zu unterstützen und mit dieser Volksinitiative ein Signal zu geben. Das ist das Letzte, was Sie noch machen können. Alles andere ist nicht mehr glaubwürdig.

Peter Reinhard (EVP, Kloten): Glaubwürdig ist, wenn man diese Volksinitiative ablehnt, weil man der Meinung ist, dass sie grenzenlos ist, dass sie zu viel fordert, dass sie so nicht umsetzbar ist und der Kanton Zürich in einer angespannten Finanzsituation die Mittel nicht hat, um das zu machen. Und wenn die SVP kommt und sagt «Wir ha-

ben eine angespannte Finanzsituation», dann sollten Sie sich einmal selber an der Nase nehmen und nicht immer dort, wo es Ihnen passt, bei den Bauern und bei den Strassen, Ja sagen zu Ausgaben und, wenn es um das Personal geht, Nein sagen. So geht das eben nicht, Lorenz Habicher.

Wir machen nicht nichts, wie Sie das hier drin nun sagen. Der Regierungsrat hat gesagt, dass er sich engagiert einsetzt. Und eine Standesinitiative ist und bleibt kein Mittel, das in Bern eine Wirkung hat. Das sollten Sie sich auch einmal vor Augen führen, wenn Sie denn in einen Abstimmungskampf gehen, den wir übrigens sehr gern mit Ihnen führen werden.

Ich möchte noch etwas sagen, Lorenz Habicher, wenn Sie die Ökonomie bringen und bemühen: Es ist so, dass wir am Morgen Stau haben, aber nicht so gross wie in München zum Beispiel, sondern er ist vertretbar. Man könnte ja auch anders fahren oder man könnte entlasten, wenn Sie zum Beispiel in den Stau der Züge gehen. Wenn Sie in den Stau der Züge gehen, bewegen Sie sich nämlich auch noch dazu und würden die Strasse für den gewerblichen Verkehr entlasten. Und Sie hätten dann tatsächlich etwas ökonomisch Sinnvolles gemacht.

Also hören Sie mit Ihren Sprüchen auf und seien wir da deutlich und lehnen die Initiative ab!

Benno Scherrer Moser (GLP, Uster): Lorenz Habicher, die Volksinitiative ist nicht begraben. Die Volksinitiative, die im Kantonsrat abgelehnt wird, wird dem Volk vorgelegt, und das ist kein Begraben. Wir geben eine klare Haltung und sagen der Stimmbevölkerung «Wenn Sie darüber abstimmen, dann wird Ihnen eine Mogelpackung vorgelegt, denn in dieser Volksinitiative ist nichts drin, was den Stau auch tatsächlich wegbringt». Von daher soll man diese ehrlicherweise auch ablehnen, alles andere ist Augenwischerei und auch nicht gerade sehr ehrlich.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Lieber Peter Reinhard, natürlich kann man über andere Strassen fahren, und ich kann Ihnen diese Strassen auch benennen. Man verlässt die Autobahn bei Otelfingen beziehungsweise Wettingen, fährt durch das zürcherische Furttal, staut sich dann irgendwo auf der Glatttalstrasse Richtung Zürich oder Richtung Kloten auf der Flughofstrasse. Man freut sich in diesen Dör-

fern sehr, dass der Stau im Gubrist umfahren wird. Wir finden das fantastisch! Und da freut uns auch ganz besonders, dass wir auf den Deckel beim Katzensee noch ein paar Jahre warten dürfen, und auf die Gubriströhre dürfen wir auch noch warten. Das ist ausserordentlich angenehm. Auf der Gegenfahrbahn ist es genau dasselbe. Man verlässt die Autobahn beim Brüttiseller Kreuz und quält sich durch die dortigen Dorf- und Gemeindestrassen. Und die Leute in Wallisellen finden das «obergeil», dass es so ist.

Und nun verweigern Sie einer konstruktiven und intelligenten Lösung den Weg und sagen der Bevölkerung gleichzeitig: «Seid ihr doof, dass ihr so gewählt habt, wie ihr gewählt habt am 3. April 2011 (*Gesamterneuerungswahlen im Kanton Zürich*). Wir machen es jetzt, wie es uns passt. Und wir lassen euch buchstäblich im Stau stehen.»

Die FDP macht dieses Spiel nicht mit. Wir haben uns redlich bemüht, wir haben einen konstruktiven Gegenvorschlag erarbeitet. Er ist hier gescheitert, er ist in der Kommission aus taktischen Gründen durchgekommen, das haben wir sehr genau einschätzen können. Ich muss Ihnen aber sagen: Was Sie sich hier als Volksvertreter leisten, ist ein Skandal. Und damit haben wir in der FDP-Fraktion beschlossen, das Volk soll abstimmen und wir werden es unterstützen. Denn der Stau muss weg – «g'haue oder g'schtoche».

Hans Wiesner (GLP, Bonstetten): «Stau weg!» ist tatsächlich ein wichtiges Anliegen, das, glaube ich, alle hier im Rat vertreten. Nichts ist dümmer, als ein grosses Auto, das im Stau steht. Es geht aber um die Mittel. Ein Handwerker soll pünktlich bei seinen Kunden sein. Wenn ich aber mit dem Bus 200 durch den Üetlibergtunnel pendle, sind die wenigsten Autos, die dann dort beim Ausgang stehen, Maler mit ihren Gesellen und einem vollen Lieferwagen. Es sind grosse Autos, die von Wollerau nach Zürich pendeln und die womöglich noch 12'000 Franken Steuerabzug machen können, weil sie unbedingt mit dem Auto nach Zürich pendeln müssen. Die Pendlerstrecken sind voll von Leuten, die vom Hallwilersee pendeln, von Wollerau pendeln, von Gebieten ausserhalb unserer Agglomeration. «Stau weg!» bedeutet, dass wir Anreize schaffen – weniger für die, die es nicht brauchen, die mit keinem Lieferwagen wie die KMU auf die Strasse gehen müssen – und dadurch die Infrastruktur der Strassen besser nutzen. Es gilt auch, Anreize zu schaffen, damit man nicht allein in einem grossen Auto nach Zürich pendelt, sondern zu zweit oder zu dritt. Ich

kenne Pendlergemeinschaften aus Unteriberg, die zu sechst pendeln. Das ist für die A3 wesentlich besser als ein Auto für eine Person und dann ein Stau. Die Grünliberalen setzen sich sehr dafür ein, dass der Verkehr flüssig bleibt, aber nicht durch einen unlimitierten Strassenbau, sondern durch Schaffen von Anreizen beziehungsweise das Abbauen von Anreizen, die für Autopendler bestehen. Danke.

Sabine Ziegler (SP, Zürich): Es ist schon verständlich, lieber Lorenz Habicher und liebe Gabriela Winkler, dass Sie jeweils etwas sagen müssen. Sie haben ja wahnsinnig viel Arbeit geleistet, um einen Gegenvorschlag zu machen, und jetzt tönt es so, als ob wir im Kanton gar nichts für den Strassenbau täten. Ich bin jetzt gar keine grosse Verfechterin des Strassenbaus, aber ich meine: Jedes erste Quartal im Jahr haben wir das Strassenbauprogramm, und das ist jetzt nicht ein leeres Büchlein. Es hat sehr viele Neubauten, Reparatur- und Sanierungsbauten drin. Also es werden Strassen gebaut. Und wenn wir wirklich auch zugehört haben, was Regierungsrat Ernst Stocker gesagt hat – er hat den viel clevereren Ansatz genommen: Er arbeitet nämlich mit den anderen Kantonen zusammen und versucht so, einen Kompromiss nach Bern zu bringen, und zwar weder ein Vorfinanzierungsprojekt, mit dem die Sparpartei FDP irgendwie 50 Millionen Franken aus dem Fenster werfen will, noch ein Wunschdenken-Programm der SVP. Also es wird etwas gemacht. Und bitte schaut, dass wir unisono in diesem Bereich arbeiten und nicht jeder sozusagen zurückkriecht in die Höhle des Selbstmitleids. Wir sind keine Therapiestation hier (*Heiterkeit*), wir wollen Politik für Verkehrsträger machen und wir sollen eine Politik für Verkehrsträger machen, die weniger Emissionen emittiert, die zu weniger Staus führt. Denn die Personen sind schon längst auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen.

Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Liebe Sabine Ziegler, Sie müssen nicht mehr über die Gegenvorschläge sprechen, denn die sind erledigt. Es geht jetzt eigentlich um das Zeichen, das wir noch setzen. Sie setzen ja sehr gerne Zeichen, das haben wir bei der vorigen Vorlage auch gesehen und gehört. Das ist ja die Spezialität der Ratslinken, Zeichen zu setzen. Ich habe nur gesagt, wer nicht Teil der Lösung ist, der ist Teil des Problems. Und Sie sind ein Teil des Problems. Es ist natürlich so, dass Sie schlussendlich den

Verlust von Arbeitsplätzen beklagen werden. Sie werden den Verlust von volkswirtschaftlichen Errungenschaften im Kanton Zürich beklagen und Sie werden schlussendlich den Bürgerlichen dafür die Schuld geben, weil diese die Sachen falsch verteilt hätten. Ich muss Sie darauf hinweisen, dass wir immer für alle Verkehrsträger ein offenes Ohr hatten und dass wir immer gesagt haben: Mit Augenmass muss man alle fördern, aber auch fordern. Und es ist so, dass wir irgendwie auch sehen müssen, was man finanzieren kann. Ich habe den Vergleich gezogen mit dem Veloförderungsprogramm. Da waren Sie für 20 Millionen Franken in zehn Jahren und wir waren jetzt für 25 Millionen Franken in zwölf Jahren sozusagen. Es wäre also absolut im Rahmen gewesen.

Nur, jetzt ist das begraben. Jetzt geht es darum, was wir mit dieser Volksinitiative machen, mit diesen Unterschriften, die die Leute gegeben haben, das Gewerbe, die Hoffnungen auf eine Lösung des Problems in diesem Kantonsrat gesetzt haben. Jetzt können wir das Zeichen nach Bern schicken und sagen «Wir machen nichts». Wir schicken keine Standesinitiative, wir haben kein Problem mehr. Bern verteile dein Geld, wo du willst, aber bring es ja nicht in den Kanton Zürich, denn wir wollen es ja nicht, und vor allem wollen wir es nicht auf der Strasse. Wir wollen aber Überdeckungen und wollen diese auch finanzieren. Diese Überdeckungen sind sehr teuer. Da betteln wir wieder beim Bund: Bau doch endlich diese Überdeckungen, mach endlich etwas für den Kanton Zürich. So schizophren ist das Ergebnis dieses Rates heute Morgen.

Ich möchte Sie bitten: Setzen Sie keine falschen Signale und unterstützen Sie wenigstens die Volksinitiative. Es ist eine Abstimmungsempfehlung und der Bürger wird selbst entscheiden, was er für eine gute Sache hält und was nicht. Aber unterstützen Sie wenigstens hier im Rat diese Volksinitiative!

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Lorenz Habicher, nun hören Sie doch mal auf mit den Phantomlösungen! Wenn wir etwas machen wollen gegen den Stau, wenn wir etwas machen wollen für flüssigen Verkehr, dann müssen wir sicher keine Strassenprojekte propagieren. Bis diese Projekte je überhaupt zum Tragen kommen, leben wir alle nicht mehr. Wir sind sicher nicht mehr hier im Rat. Wenn wir etwas machen wollen, um den Verkehr zu verflüssigen, dann müssen wir auf Lösungen setzen, die innert nützlicher Frist zum Tragen kommen: Wir

müssen den öffentlichen Verkehr fördern, wir müssen den Langsamverkehr fördern, beispielsweise das Veloförderprogramm nützt viel mehr und viel schneller. Da müssen wir ansetzen, wenn wir eine Lösung für die Probleme anbieten wollen, aber nicht mit Projekten, die erst in einer Zukunft realisiert werden können, die wir nicht mehr erleben.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich mag es fast nicht mehr hören – egal ob auf der Strasse oder im ÖV – Fakt ist doch, dass unsere Verkehrswege, wie auch immer Sie das nennen wollen, mehr und mehr verstopft sind und der Verkehr nicht mehr fliesst. Das Problem ist doch woanders, und das müssten Sie wissen, aber Sie weigern sich natürlich, weil sie nach wie vor der Meinung sind, dass die volle Personenfreizügigkeit das Ei des Kolumbus ist. Martin Geilinger, lieber Martin, das solltest du auch wissen, auch ihr steht heute auf. In Winterthur Dättbau wird jetzt wieder eine Riesenüberbauung gemacht, beinahe in einem Naturschutzgebiet, nachdem man ja vor anderthalb Jahren neue Wanderwege gemacht hat. Jetzt, wo der Wanderweg fertig ist, kann man mit dem Presslufthammer wieder umpflügen und Wohnsiedlungen machen. Das Problem ist doch, bei dem wir uns alle einmal fragen müssen ohne jegliche Wertung: Wann ist einfach unser Land an die Grenzen gestossen? Wann sagen wir Stopp zu noch mehr Einwanderungen, egal ob das Wirtschaftskapitäne von irgendwo sind, ob das Asylanten sind, was auch immer? Wann sagen wir Stopp zu noch mehr Einwanderung? Wann sagen wir mal: Stopp, jetzt müssen wir irgendwo noch Kulturland haben, noch etwas Naturland haben und irgendwo noch Erholungsräume haben? Wann ist das so? Ich wohne seit 28 Jahren in der Stadt Winterthur und die Einwohnerzahl hat sich bald um 40'000 erhöht. In meiner Umgebung hat es keinen Quadratmeter Grünflächen mehr, wo noch vor 15 Jahren die Kühe und Kleinvieh in der Gegend herumgesprungen oder gestanden sind. Und das ist das Problem! Wer 2003 mit der S-Bahn von Winterthur nach Zürich gefahren ist, konnte in der Regel noch sitzen, heute de facto nicht mehr möglich, obwohl die Kompositionen Jahr für Jahr länger werden. Und das ist das Problem, und da schauen Sie weg, weil Sie zuvorst als «Euro-Turbo» immer gesagt haben «Jawohl» und jede Bilaterale durch alle Böden unterstützt haben. Und heute können Sie nicht mehr zurück, weil Sie ja eigentlich dann Ihr Gesicht verlieren

würden. Und da hängt der Hammer und das ist das Problem, das wir einmal alle miteinander lösen müssen.

Martin Geilinger (Grüne, Winterthur): Nur kurz, René Isler, Sie wissen genauso gut wie wir alle hier im Rat: Der Flächenverbrauch, den wir haben, ist zu einem wesentlich grösseren Teil auf den Verkehr zurückzuführen als auf die Siedlungen. Also was wir an versiegelter Fläche für den Verkehr haben, ist deutlich höher. Dort liegen die Ursachen – und nicht in der Besiedlung.

Regierungsrat Ernst Stocker: Ich möchte die Debatte eigentlich nicht mehr verlängern, aber als Verkehrsminister des Kantons Zürich ist mir die Sache zu wichtig, als dass ich hier schweigen will. Diese Initiative – und ich spreche auch Reto Cavegn an, der ja glücklicherweise heute im Rat ist – ist eine verführerische. Aber insbesondere wenn man das Resultat dieses Rates von heute Morgen zur Kenntnis nimmt, bitte ich den TCS, wirklich gut zu überlegen, ob er dem Volk diese Initiative vorlegen will. Signale aus Zürich nimmt man in Bern sehr wohl wahr, was man damit macht, ist etwas anderes. Aber was ein Signal aus Zürich wie eine abgelehnte Volksinitiative zu unseren Schlüsselverkehrsinfrastrukturprojekten für eine Wirkung in Bern haben könnte, das möchte ich einfach noch hier in den Raum stellen. Denn es ist ein Risiko, und diesen steinigen Weg, den wir gehen, um unsere Verkehrsinfrastrukturen à jour zu halten, möchte ich nicht noch mit zusätzlichen Brocken belasten. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 95 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Volksinitiative abzulehnen.

II.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Ziffer II ist somit obsolet geworden, da Sie auf den Gegenvorschlag ja nicht eingetreten sind.

III.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Da Sie auf den Gegenvorschlag nicht eingetreten sind, wird nur die Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

IV. und V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Besenbeizen

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2009 zum Postulat KR-Nr. [198/2006](#) und gleichlautender Antrag der WAK vom 18. Mai 2010 [4649](#)

Hans Heinrich Rath (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Das Postulat [198/2006](#) wurde vor drei Jahren eingereicht und hatte zum Ziel, die Anforderungen an den Betrieb von Besenbeizen in der Landwirtschaft zu lockern, ohne dass Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Der Erstunterzeichner Robert Brunner hat in der Kommission dargelegt, dass die Anforderungen an Besenbeizen in der Vergangenheit von den Gemeinden teilweise sehr unterschiedlich und nicht immer nachvollziehbar beurteilt wurden.

Das teilrevidierte Raumplanungsrecht des Bundes hat verschiedene Erleichterungen für die Landwirtschaft mit sich gebracht. Unter anderem beinhaltet das revidierte Recht auch Erleichterungen für den Betrieb von Besenbeizen. In der Diskussion zeigte sich, dass zwischen einerseits echten Besenbeizen, also solche, die sich dadurch auszeichnen, dass sie einen provisorischen Charakter aufweisen, wetter- und saisonbedingt unregelmässige Öffnungszeiten haben, über provisorische Toiletteneinrichtungen verfügen und die Bewirtung im Freien erfolgt, sowie unechten Besenbeizen, das heisst grössere und dauernde gastronomische Einrichtungen auf Bauernhöfen, also normale Restaurantsbetriebe, nicht immer klar unterschieden werden kann und ein gewisser Interpretationsspielraum bestehen bleibt.

Die Kommission ist aber zur Überzeugung gelangt, dass die bestehenden Bestimmungen für Einrichtung und Betrieb von Besenbeizen genügen, um den Anliegen von Landwirtinnen und Landwirten Rechnung zu tragen. Aus Sicht der Kommission stellt der regierungsrätliche Bericht eine gute Grundlage für Betroffene dar. Die Situation betreffend Besenbeizen hat sich zudem seit der Eingabe des Vorstosses entspannt.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben beantragt Ihnen einstimmig, das vorliegende Postulat abzuschreiben.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Manchmal kümmern wir uns hier auch um kleinere Probleme, das ist so ein Fall. Hans Heinrich Raths hat es gesagt, die Spielregeln im eidgenössischen Raumplanungsgesetz wurden in der Zwischenzeit geändert, und so hat der Regierungsrat den Bericht auf die echten Besenbeizen fokussiert. Das ist mir noch so recht. Allerdings beim Thema «Wettbewerbsverzerrung» gab es offensichtlich ein Missverständnis. Es gibt heute eine Wettbewerbsverzerrung zwischen Betrieben mit einem ordentlichen Gastgewerbepatent und solchen mit befristeten. Das befristete ist der elegante Weg, um den perfektionistischen Vorgaben der BBV (*Besondere Bauverordnung I*) auszuweichen. Ich war einmal vier Jahre lange Gesundheitsvorstand, das kann einen also schon auf Trab halten.

Der Regierungsrat führt aber zu Recht aus, dass für echte Besenbeizen jetzt eine vernünftige Regelung besteht, und das sehe ich auch so. Ich bedanke mich für diesen ausführlichen und sorgfältigen Bericht. Ich habe allerdings Zweifel, ob das in der kantonalen Verwaltung auch wirklich angekommen ist. Wir hatten im vergangenen Jahr Staatsbesuch in meiner Wohngemeinde. Die Nummer drei der chinesischen Polithierarchie besuchte die Schweiz und auf dem Weg nach Bern machte sie Zwischenhalt auf einem Gemüsebaubetrieb meiner Wohngemeinde. Dort werden mittlerweile neben Gemüse auch Orchideen produziert und verkauft, und einen kleinen Teil des Gewächshauses kann man für Anlässe mieten, was dann unter «Gastronomie in der Landwirtschaft» läuft. Die sanitären Anlagen genügten dieser Diversifizierung nicht mehr, aber Sie wissen, ein Bewilligungsverfahren für Bauten ausserhalb des Siedlungsgebietes geht nicht so zügig. Dieser Staatsbesuch war dann der Anlass, dass kurzerhand halt ohne Bewilligung ein WC-Container angebaut wurde, ein Abteil für Weibchen, ein Abteil für Männchen und eines für Behin-

derte. Sie können ja nicht den Vorsitzenden des Chinesischen Volkskongresses auf eine «TOI-TOI»-Toilette schicken. Im nachträglichen Bewilligungsverfahren befand dann der Sachbearbeiter aus der kantonalen Verwaltung, dass die Behindertentoilette übertrieben sei und deshalb zurückgebaut werden solle. Sie verstehen, dass so etwas Einfluss auf meinen Blutdruck hat, ich bin sicher, dass so etwas auch Einfluss auf den Blutdruck des Regierungsrates hat.

Dieses Postulat kann man abschreiben, aber dem Amtsschimmel kann man das Futter kürzen. Danke.

Peter Preisig (SVP, Hinwil): Dieses Postulat ist reif für die Abschreibung, sonst gibt es bereits Generationenwechsel beim Wort «Besenbeiz», ist es doch schon über vier Jahre alt. In der Zwischenzeit hat sich einiges geändert und die Situation ist klar für die Bedingung einer Besenbeiz. Der Markt hat auch hier seinen Einfluss. Es ist nicht so, dass hier schnelles Geld zu verdienen wäre. Die Landwirte müssen für ein solches Unternehmen innovativ sein. Nur wer gut ist, hat mit einer Besenbeiz Erfolg. Die Vorschriften des LMG (*Lebensmittelgesetz*) und die Hygienevorschriften müssen eingehalten werden. Auch in raumplanerischer Hinsicht herrscht Klarheit. In den letzten Jahren wurde für die Landwirtschaft das Korsett etwas enger geschnallt. Der Richtplan, der in der Vernehmlassung ist, macht wenig Hoffnung auf Erleichterungen. Für die wirklichen kleinen Besenbeizen, die nicht nur den kommerziellen Zweck, sondern auch den Ursprung, die Bewirtung der Wanderer mit persönlichen Produkten, verfolgen, besteht eine Erleichterung. Ist eine Besenbeiz nur für Gewinn und Einkommen, so soll sie die gewerblichen, baulichen und alle Voraussetzungen für den Wettbewerb erfüllen.

Der Abschreibung können Sie zustimmen.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Auch die SP hat seinerzeit das Postulat im Rat unterstützt, weil wir den Betrieb von Besenbeizen für Bauernbetriebe eine sinnvolle Möglichkeit finden, einen zweiten Erwerb zu erzielen. Aber nicht nur das, Besenbeizen sind sympathisch, sie verhelfen einem nachhaltigen Tourismus, eben dem Wandern, also dem Zufussgehen, zu noch mehr Attraktivität. Kurz und gut: eine gute Sache, der man keine Steine in den Weg legen sollte.

Nun, nach erfolgter Diskussion in der Kommission – Sie haben es bereits gehört – sind auch wir heute wie die Regierung zum Schluss gekommen, dass zusätzlicher Regulierungsbedarf eigentlich nicht gegeben ist. Heute kann man ja auch für Kleinstbetriebe befristete Patente abgeben, bei denen dann die Umstände, die spezifische Situation berücksichtigt werden kann. Exotische Beispiele wie das, was Robert Brunners Blut in Wallung gebracht hat, gibt es natürlich immer zu finden, wenn man sucht, nicht nur bei den Besenbeizen. Aber sie allein reichen nicht, um weitere Regulierungen zu verlangen.

Also lassen wir es, wie es ist. Auch die SP wird dieser Abschreibung zustimmen. Ich danke Ihnen fürs Zuhören.

Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt): Die FDP wird der Abschreibung dieses Postulates selbstverständlich zustimmen. Ich muss allerdings anfügen, dass ich schon sehr beeindruckt bin, wie viele Paragraphen man zitieren muss, um eine sehr einfache Angelegenheit regeln zu können. Es ist wirklich erschütternd zu sehen, wie detailliert man bei einer Änderung, einer leichten Änderung, einer geringfügigen Änderung der landwirtschaftlichen Tätigkeit – schliesslich kann ich auch einen Kürbis kaufen auf dem Hof und dann noch ein Glas Most trinken dazu –, wieso man dazu so viele Paragraphen bemühen muss, das erstaunt mich schon sehr. Und ich hoffe dringlich, dass das zitierte Beispiel von Kollege Robert Brunner sich nicht durch viele weitere Geschichtchen dieser Art ergänzen lässt. Die Befürchtung habe ich allerdings.

Wir werden dennoch der Abschreibung zustimmen und hoffen, dass wir dieses Thema in vier Jahren nicht nochmals aufgreifen müssen und es dann weitere vier Jahre vor sich hin modert. Vielen Dank.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): In diesem Vorstoss wird gefordert, dass der Betrieb von Besenbeizen erleichtert werden soll, ohne dass Wettbewerbsverzerrungen entstehen. In der WAK der letzten Legislatur herrschte einhellig die Meinung vor, das Gleichgewicht sei heute bereits erreicht. Im neuen RPG (*Raumplanungsgesetz*) Artikel 24 Absatz 1^{bis} wird die Möglichkeit für Besenbeizen noch leicht verbessert. Es besteht somit heute kein Handlungsbedarf mehr und das Postulat kann nach Meinung der EVP-Fraktion abgeschrieben werden.

Silvia Steiner (CVP, Zürich): Bereits heute profitieren diese Besenbeizen von zahlreichen Erleichterungen, sofern sie tatsächlich eine Besenbeiz im klassischen Sinne sind. Es ist richtig, dass dauernde und grössere gastronomische Einrichtungen nicht privilegiert behandelt werden, auch wenn sie einem Landwirtschaftsbetrieb angeschlossen sind. Auf mögliche Wettbewerbsverzerrungen gegenüber normalen Gaststätten haben die Postulanten ja selber hingewiesen. In Übereinstimmung mit dem Regierungsrat erachten wir von der CVP die bestehenden Ausnahmeregelungen für ausreichend und sind damit einverstanden, dass das Postulat abgeschrieben wird. Ich danke Ihnen.

Hans Peter Häring (EDU, Wettswil a. A.): Die Besenbeizen bieten den Bäuerinnen und Bauern eine zusätzliche Erwerbsquelle, ohne dass es dadurch zu Wettbewerbsverzerrungen kommt, stellt der Regierungsrat fest. Es bedarf deshalb keiner zusätzlichen Regelungen, die EDU ist für Abschreibung des Postulates.

Regierungsrat Ernst Stocker: Es scheint, dass alle zufrieden sind in diesem Saal, demzufolge bin ich es auch. Das ist ja selten genug, dass solche Einigkeit herrscht, aber es ist ja auch bald Mittagszeit. Und Robert Brunner möchte ich sagen: Gegen hohen Blutdruck ein kühles Glas Most unter einem Schattenbaum in einer Besenbeiz ist das Beste. Ich nehme natürlich diese positive Haltung des Rates mit in die Verwaltung und will das weitergeben gegenüber den Besenbeizen, möchte aber doch noch anfügen: Eigentlich ist es auch gut, in einem Kanton zu leben, in dem Bewilligungsverfahren nicht davon abhängig sind, ob eine chinesische Staatsdelegation etwas trinken will oder die normale Bevölkerung.

In diesem Sinn plädiere ich auch für Abschreibung des Postulates.

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

Das Postulat 198/2006 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Finanzplatz Zürich muss in der Expertengruppe des Bundes vertreten sein (*Reduzierte Debatte*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2010 zum dringlichen Postulat KR-Nr. [67/2009](#) und gleichlautender Antrag der WAK vom 31. August 2010 [4673](#)

Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Das vorliegende dringliche Postulat wurde dem Regierungsrat am 20. April 2009 überwiesen. Darin wird er eingeladen, einen Vorschlag zu erarbeiten, wie die Interessen des Finanzplatzes Zürich in der Expertengruppe des Bundesrates zur Zukunft des Finanzplatzes und des Bankgeheimnisses angemessen vertreten werden können. Aus Sicht der Postulanten reagierte der Bundesrat auf die ihrer Ansicht nach zweifelhaften UBS-Geschäfte in den USA, das Vorgehen der Finanzmarktaufsicht und den internationalen Druck auf das Bankgeheimnis sehr zögerlich. Erst am 25. Februar 2009, also reichlich spät, habe er einen dreiköpfigen Ausschuss eingesetzt, der sich zusammen mit Experten dem Fall UBS USA annehmen soll. Man sei erschrocken über die gemächliche Gangart des Bundesrates. Erst habe dieser die aktuellen Herausforderungen des Finanzplatzes Schweiz unterschätzt und zu spät gehandelt und nun tue er so, als habe die Schweiz alle Zeit der Welt, eine Strategie zu erarbeiten. Zürich habe jedoch ein besonderes Interesse daran, dass der Bundesrat rasch handle und dass er kompetente Experten um sich schare, die auch mit den speziellen Bedürfnissen des Finanzplatzes Zürich vertraut seien. Die Postulanten forderten, der Regierungsrat müsse sich darum dringend in Bern einbringen und sicherstellen, dass der Zürcher Finanzplatz eingebunden sei und die Arbeiten beschleunigt würden. Er dürfe das Dossier, das einen der wichtigsten Wirtschaftszweige Zürichs tangiert, nicht allein Bundesbern überlassen.

Der Regierungsrat teilt in Bezug auf die Bedeutung des Finanzplatzes Zürich die Meinung der Postulanten und hat Verständnis für das Anliegen des Postulates. In seiner Antwort zeigt der Regierungsrat auf, in welchen Kommissionen und Arbeitsgruppen Kaderangehörige des Kantons mitwirkten oder mitwirken. Mittels eines Parlamentarierbriefs sprach sich der Regierungsrat für das Amtshilfeabkommen UBS USA aus. Der Regierungsrat bringt in seiner Antwort auch zum Ausdruck, dass er gerne an der fachlichen Aufbereitung und der stra-

tegischen Ausrichtung des Finanzplatzes mitgewirkt hätte, dies jedoch vom Bund nicht als erforderlich erachtet wurde.

Regierungsrat Ernst Stocker hat in der Kommission dargelegt, dass sich die Regierung in Bern nach bestem Wissen und Gewissen für die Interessen unseres Kantons einsetzt. Der Regierungsrat will auch in Zukunft alle zweckmässigen Schritte unternehmen, die den Interessen des Kantons Zürich dienen.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, gestützt auf den Bericht und die Aktivitäten des Regierungsrates, das Postulat abzuschreiben.

Julia Gerber Rüegg (SP, Wädenswil): Vernetzung mit dem Bund ist eine ganz wichtige Aufgabe, und ich freue mich sehr, dass unser Volkswirtschaftsdirektor vom Wädenswilerberg so fleissig in Bern unterwegs ist – er hat das heute mehrfach gezeigt – und dort unsere Interessen einbringt und vertritt. Vernetzung mit Bern ist wichtig und selbstverständlich, wir konnten uns in der Kommission überzeugen – und Sie sich auch im Bericht –, dass die Regierung, nicht nur die Volkswirtschaftsdirektion, intensive, sachdienliche und zielgerichtete Kontakte mit den jeweils massgebenden Stellen des Bundes pflegt. Deshalb, denken wir, kann Ihnen die SP auch empfehlen, mit uns dieses Postulat abzuschreiben. Denn den Anliegen der Postulanten ist Genüge getan. Ich danke Ihnen.

Hans-Ueli Vogt (SVP, Zürich): Ich darf als Benjamin der SVP-WAK-Vertretung bekannt geben, dass die SVP-Fraktion diesem Antrag des Regierungsrates auf Abschreibung ebenfalls zustimmt, aus drei Gründen:

Erstens ist das Postulat aufgrund des Zeitablaufs gegenstandslos geworden. Im November 2009 hatte die betreffende Arbeitsgruppe bereits die wesentlichen Entscheide gefällt. Der Bundesrat hat im Dezember 2009 einen Bericht zur Finanzmarktpolitik vorgelegt. Das Postulat konnte also das Ziel zeitlich gar nicht mehr erreichen.

Zweiter Grund für die Abschreibung: Es ist sicher richtig, beim Finanzplatz Schweiz immer auch an die besondere Bedeutung der Finanzindustrie für Zürich zu denken. Wichtig ist aber vor allem die Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Finanzplatzes Schweiz und damit die Wahrnehmung und Verteidigung der schweizerischen Interessen durch den Bund gegenüber ausländischen

Behörden, Regulatoren und Regierungen. Darum sehen wir unseren hauptsächlichen Auftrag darin, dass unsere Vertreter in Bern für optimale Rahmenbedingungen für den Finanzplatz Schweiz sorgen. Wenn es dem Finanzplatz Schweiz gut geht, geht es Zürich gut.

Drittens – und darauf weist der Regierungsrat hin – sind letztlich die steuerlichen Rahmenbedingungen zentral für den Erfolg des Finanzplatzes Schweiz. Und dazu gehört nebst der Einsitznahme in irgendwelchen Experten- und Arbeitsgruppen der unablässige Einsatz für attraktive steuerliche Rahmenbedingungen, sei es auf der Ebene des Bundes, sei es auf kantonaler Ebene.

Wir können der Abschreibung also getrost zustimmen. Der Einsatz für den Finanzplatz Zürich und den Finanzplatz Schweiz geht aber weiter. Vielen Dank.

Peter Ritschard (EVP, Zürich): Ich verzichte auf den grössten Teil meiner Antwort – aus Zeitgründen, weil es ja schon fünf vor zwölf ist. Als Drittunterzeichner des dringlichen Postulates bin ich mit der Antwort zufrieden. Ich möchte Sie daran erinnern, dass ein Zehntel der Wirtschaftsleistung der Schweiz aus dem kleinen Gebiet der Stadt Zürich erwirtschaftet wird. Stadt und Kanton Zürich sollten ihre Interessen im Bund vehementer und geschlossener wahrnehmen, was mit unserem Volkswirtschaftsdirektor jetzt sicher gut gelingen wird.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Beat Walti (FDP, Zollikon): Diese Diskussion heute zeigt in erster Linie, wie ineffizient, um nicht zu sagen: unbehelflich, solche Postulate sind, mit denen sich Mitglieder dieses Rates in aktuelle bundespolitische Diskussionen einschalten wollen. Ich könnte mich dem Vorredner anschliessen und mich auch kurz halten, aber wenn Sie schon mit so grosser Begeisterung sehenden Auges damals dieses dringliche Postulat überwiesen haben, dann mute ich Ihnen jetzt auch noch zu, meine Ausführungen anzuhören, die ich ebenfalls schon vor längerer Zeit mir ausgedacht habe.

In der Sache nämlich zeigt der Bericht, dass das Anliegen der Postulanten erfüllt ist und das Postulat tatsächlich abgeschrieben werden kann. Es zeigt aber auch, dass die Interessenwahrung für den Kanton Zürich in Finanzplatzfragen eben eine echte Daueraufgabe ist. Die FDP hat stets auch in Zeiten, in denen dies nicht besonders populär

war oder ist, auf die grosse Bedeutung des Finanzplatzes hingewiesen. Die grosse direkte und indirekte volkswirtschaftliche Bedeutung und vor allem die sehr vielen Arbeitsplätze, die gerade im Kanton Zürich an den Finanzplatzfragen hängen, hat gerade kürzlich wieder eine Studie bestätigt. Die gegenseitige Abhängigkeit vom Finanzplatz und vom Bergplatz und die grosse Bedeutung von erstklassigen Finanzplatzdienstleistungen gerade auch für international tätige KMU kann man auch nicht genug betonen. Und schliesslich geht es bei diesen Fragen nicht nur um die Interessen eines wichtigen Wirtschaftszweiges, sondern auch immer um staatsrechtliche Fragen, wie beispielsweise den Schutz der Privatsphäre der Bürger gegenüber dem Staat.

In sehr vielen finanzplatzrelevanten Aktionsfeldern sind seit der Postulatseinreichung wichtige Entwicklungen abgelaufen. Ich möchte insbesondere an den grundsätzlichen Durchbruch erinnern, der in der Frage der Einführung einer Abgeltungssteuer mit Deutschland und England offensichtlich erzielt werden konnte. Die FDP hat sich seit jeher gleich zu Beginn für diese Lösung eingesetzt und ich freue mich sehr, dass trotz der Unkenrufe, die wir damals entgegennehmen mussten, respektive die sofort ertönten, dies offensichtlich eine praxistaugliche Lösung ist, die eben auch mit dem Schutz der Privatsphäre bestens vereinbar ist. Ich möchte sagen, es ist wahrscheinlich die einzige Lösung, die den gläsernen Bürger durch den automatischen Informationsaustausch mit ausländischen Behörden verhindern kann.

Ein weiterer grosser Fortschritt seit der Postulatseinreichung ist der Abschluss sehr vieler Doppelbesteuerungsabkommen, die den OECD-26-Kriterien genügen. Und auch ganz wichtig und dieser Tage Behandlungsgegenstand der eidgenössischen Politik, also derjenigen Gremien, die sich mit den Fragen, die wir hier besprechen, tatsächlich auseinandersetzen sollen, ist das Angehen der «To-big-to-fail»-Thematik, wo offenbar auch ein Lösungsansatz gefunden werden konnte, der für fast alle relevanten Finanzmarktakteure akzeptabel erscheint und grundsätzlich auf einer grösseren, sichereren Eigenkapitalausstattung von Banken basiert.

Allerdings dürfen wir uns trotz all dieser Fortschritte, die in diesen Fragenkomplexen gemacht werden konnten, keinen Illusionen hingeben. Angesichts des bedenklichen Zustands vieler Staatskassen und der harten Bandagen, mit denen im globalen Standortwettbewerb gekämpft wird, muss die Schweiz – und auch Zürich – in Zukunft auf der Hut sein, um die guten Standortbedingungen für den Finanzplatz

zu sichern. Die FDP geht davon aus, dass die zuständigen Stellen in Regierung und Verwaltung des Kantons Zürich dabei auch künftig in den zuständigen Gremien des Bundes die Interessen des Kantons entschlossen und wirkungsvoll vertreten.

In diesem Sinne empfiehlt die FDP-Fraktion Abschreibung des Postulates. Ich danke Ihnen für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Philipp Kutter (CVP, Wädenswil): Ich danke als Erstunterzeichner dem Regierungsrat für den Bericht. Er ist informativ, zeigt aber eigentlich auf, dass der Regierungsrat keine besonderen Anstrengungen unternommen hat, um dem Zürcher Finanzplatz in Bern ein besonderes Gehör zu verschaffen. Der Regierungsrat hat ja trotz anderer Ankündigung damals hier im Rat nicht in Bern angefragt, ob Zürich in der Arbeitsgruppe «Strategie» Einsatz nehmen könne. Das ist dann doch etwas erstaunlich, und ich habe auch in der Kommissionsberatung darauf hingewiesen, dass ich mir etwas mehr Kampfgeist aus dem Kaspar-Escher-Haus gewünscht hätte.

Immerhin erhalten wir im Bericht für das Nichtstun eine einigermaßen plausible Erklärung. Offenbar wäre, wenn ich das richtig interpretiere, ein allzu forsches Auftreten von Zürich nicht wünschbar oder vielleicht sogar kontraproduktiv gewesen. Und ich interpretiere das so, dass man in Bern zu verstehen gab, eine Zürcher «Extrawurscht» sei unerwünscht. Die Gremien seien Experten vorbehalten und keinen Kantonsvertretern. Ich nehme das so zur Kenntnis.

Immerhin können wir dem Bericht weiter entnehmen, welche Einflussmöglichkeiten der Regierungsrat sieht. Er engagiere sich in Fachgruppen, schreibt er, in Steuerungsausschüssen, und er ist ja auch im Bankrat der Nationalbank vertreten. Auf Fachebene – da bin ich einverstanden – ist man tatsächlich gut vernetzt. Etwas dünner ist das Bild auf der politischen Ebene. Und wenn die Regierung schreibt, man wolle sich dort mit aller Kraft einbringen, dann ist da ja gut. Aber die Instrumente sind etwas zahnlos. Man schreibt Vernehmlassungen – das machen wir ja alle auch – und dann ist da noch der Austausch mit den eidgenössischen Parlamentariern. Hier, denke ich, wäre zum Beispiel mit wenig Aufwand noch eine Verbesserung möglich. Wenn ich das bislang jeweils richtig verstanden habe, dann ist der Austausch mit den Zürcher Parlamentariern in Bern nicht so erfreulich. Ich wäre gespannt, ob es gelingen würde, die Kolleginnen und

Kollegen in Bern für ein Zürcher Finanzplatzanliegen zu vereinen. Ich bleibe skeptisch und ich glaube, die Regierung ist es auch.

Die Regierung tut ja insgesamt das, was man so tut in der politischen Mühle, und das ist angesichts der 80'000 Arbeitsplätze, die damit verbunden sind in Zürich, etwas gar wenig. Jetzt können wir sagen «Das Thema ist vom Tisch», bekanntlich hat uns die Finanzkrise nicht so arg erwischt, wie wir alle dachten. Die privaten Haushalte haben Geld und stützen den Konsum. Und auch die Wirtschaft brummt. Wir haben eine sehr niedrige Arbeitslosigkeit, alles läuft wie geschmiert. Dennoch dürfen wir die Hände nicht in den Schoss legen, denn eines ist sicher – da stimme ich auch meinen Vorredner Beat Walti zu: Es gibt da störende Elemente und es gibt auch Krisensymptome, gerade in Europa. Und es kann durchaus sein, dass eine nächste Finanzkrise, woher auch immer der Ursprung kommen mag, wiederkommt, und der Regierungsrat tut gut daran, dieses Dossier nicht zuunterst in der Pultschublade zu verstauen, sondern die Entwicklung der Finanzplätze aufmerksam zu verfolgen und dann auch unsere Interessen, die Interessen des Wirtschaftsstandortes Zürich rechtzeitig und mit guten Argumenten in Bern zu vertreten.

Ich danke Ihnen für den Bericht, Herr Regierungsrat, und kann Ihnen mitteilen, dass die CVP mit der Abschreibung des Postulates einverstanden ist. Besten Dank.

Regierungsrat Ernst Stocker: Auch ich möchte mich kurz halten. Erfreulich ist es doch – das möchte ich hier festhalten –, wenn man zwei Jahre zurückschaut, als der Rat sich mit einem Problem beschäftigte und Angst hatte, was mit den vielen Arbeitsplätzen rund um die Finanzindustrie passieren würde, dass wir heute sagen können, dass sich unser Finanzplatz hervorragend erholt hat und Zürich erfolgreich ist. Ob es trotz oder wegen des Regierungsrates ist, diese Beurteilung überlasse ich Ihnen. Aber wir sind erfolgreich und wir wollen auch nicht die Hände in den Schoss legen. Aber ich denke, die Aktivitäten müssen wohldosiert und gut überlegt sein.

Wir haben vom Regierungsrat her betont, dass die regulierenden Massnahmen im Finanzbereich nicht auf die lange Bank geschoben werden dürfen, dass wir genau abwägen sollen, welches Risiko unser Land in der «To-big-to-fail»-Problematik eingehen will. Und wir haben uns auch gegenüber dem Bund vernehmen lassen, dass wir für

verschärfte Eigenkapitalvorschriften und Liquiditätsvorschriften sind und wie man den Ausfallrisiken der systemrelevanten Banken zu begegnen hat.

Der Regierungsrat unterstützt die Massnahmen der vorberatenden Kommission des Bundes. Wir haben uns hier auch in der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz eingebracht, in der ich ja auch bin. Aber wichtig ist, glaube ich, dass Zürich gut gerüstet ist. Und der Regierungsrat wird alles tun, damit das so bleibt.

Ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsident Jürg Trachsel: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des dringlichen Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Das Verfahren ist beendet.

Das dringliche Postulat 67/2009 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Bericht «Koordinationsgruppe Jugendgewalt»**
Postulat *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*
- **Gezielte Steuerentlastungen für die Zürcher Bevölkerung**
Anfrage *Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil)*
- **Sistierung Planungsarbeiten für Militärflugplatz Dübendorf**
Anfrage *Orlando Wyss (SVP, Dübendorf)*
- **Fussgängerfreundliche Nordbrücke**
Anfrage *Benedikt Gschwind (SP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 12.05 Uhr

Zürich, den 23. Mai 2011

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 6. Juni 2011.